



universität  
wien

# DIPLOMARBEIT

## „Unterscheidung von formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr“

Verfasserin  
Andrea Hölzel

angestrebter akademischer Grad  
Magistra der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften  
(Mag<sup>a</sup>. rer. soc. oec.)

Wien, 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 122 301

Studienrichtung lt. Studienblatt: Soziologie

Betreuerin / Betreuer: Prof. Dr. Ralf Risser



## Danksagung

Ich möchte mich an dieser Stelle bei all den hilfreichen Menschen bedanken, die mich bei der Erstellung dieser Diplomarbeit unterstützt haben.

Im Besonderen danke ich auch meinen Eltern, **Ingrid und Anton Hölzel**, ohne deren Unterstützung mein Studium gar nicht möglich gewesen wäre, ebenso meinen Großeltern **Charlotte und Ing. Hans Pulker**, die mir mit ihrem „Du schaffst das schon“ immer Mut gegeben und mich zum Durchhalten motiviert haben.

Auch Frau **Elisabeth Benda-Thaa** und Herrn **Prof. Klaus Wohlschak**, die mir wie Schutzengel zur Seite gestanden sind, verdienen meinen Dank. Herr Prof. Wohlschak besonders dafür, dass er meine Arbeit Korrektur gelesen und auch meine Launen ausgehalten hat, wenn ich mit einer Schreibblockade zu kämpfen hatte. Frau Elisabeth Benda-Thaa dafür, dass ich mich bei ihr immer „ausjammern“ durfte.

Zu Dank verpflichtet bin ich auch Herrn **Mag. Peter Wöhrer** für seinen juristischen Rat und Herrn **Dr. Martin Emsenhuber** für die Unterstützung bei der Programmierung des Fragebogens. Ebenso will ich mich bei „**Morrigan**“ bedanken, die mit „Doctor Who“-Folgen und Gesprächen für die nötige Ablenkung von der Diplomarbeit gesorgt hat.

Wien, November 2008

Andrea Hölzel



**„Communication is a good deal  
more talked about  
than understood.  
Its is a catchword of our times“  
(Tayker, 1968)**



## **Abstract Deutsch**

Der Straßenverkehr birgt ein großes Risikopotential. Die Menschen bewegen sich mit großen Geschwindigkeiten in den metallenen Karossen nebeneinander her und aufeinander zu. In diesen flüchtigen Begegnungen kommt es immer wieder zu kritischen Situationen. Durch Kommunikation besteht die Möglichkeit, diese Situationen aufzulösen bzw. abzuschwächen. Missglückt so ein Versuch kann, es zum Unfall kommen. Die Straßenverkehrsordnung gibt gewisse Verhaltensweisen und damit Kommunikationsmöglichkeiten für den Verkehrsteilnehmer vor. Dennoch handelt der Fahrzeuglenker nicht immer nach diesen Richtlinien, sondern nach Gewohnheit und den eigenen Interessen folgend.

Die vorliegende Arbeit versucht, eine erste Unterscheidung zwischen der formellen und der informellen Kommunikation im Straßenverkehr zu treffen. Anhand von Gesetzestexten und einem Fragebogen, der auf Fokusgruppen bezogene Einblicke liefert, werden auch Gemeinsamkeiten und Widersprüche zwischen den beiden Kommunikationsarten herausgearbeitet. Sie runden den Blick auf die Kommunikation im Straßenverkehr ab und zeigen auch, dass diese keinesfalls vernachlässigt werden darf.





## **Abstract English**

Road traffic brings with it a great potential for risk. People speed along next to or toward each other in metal carriages. These fleeting encounters lead again and again to critical situations. Communication offers the possibility of resolving these situations or diminishing their impact. The failure of such an attempt at communication may result in accidents. Traffic laws mandate certain behaviors and, as a result, the possibilities for traffic participants to communicate. However, motorists do not always comply with these provisions, but rather behave in their own interests and according to habit.

This paper represents an attempt to differentiate for the first time between formal and informal communication in road traffic. The examination of legislative texts and a questionnaire providing insights into specific focus groups will highlight commonalities and discrepancies between both kinds of communication, broadening our understanding of communication in road traffic. This paper will also underscore the integral part communication plays in traffic.



# Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| 1. Vorwort .....  | 14 |
| 2. Problemstellung und Ziel .....                               | 16 |
| I THEORETISCHER TEIL .....                                      | 17 |
| 3. Das Auto als Kommunikationsmittel des Menschen .....         | 17 |
| 3.1. Bedeutungswandel des Autos .....                           | 17 |
| 3.1.1. „Echte Freiheit“ - von der Kutsche zum Auto .....        | 17 |
| 3.1.2. Die Herrschaft über das Auto .....                       | 19 |
| 3.1.3. Das Auto auf dem Vormarsch .....                         | 20 |
| 3.1.4. Verkehrsgerechtes Verhalten .....                        | 21 |
| 3.1.5. Auto als Kommunikationsmittel der Werbung .....          | 22 |
| 3.1.6. Das Auto als Zeichen der Gleichschaltung .....           | 23 |
| 3.1.7. Die neue Freiheit .....                                  | 23 |
| 3.1.8. Die Steigende Qualität und Quantität .....               | 25 |
| 3.1.9. Alles ist Kommunikation .....                            | 27 |
| 4. Kommunikation und Interaktion – eine Begriffserklärung ..... | 29 |
| 4.1. Kommunikation .....  | 30 |
| 4.1.1. Kennzeichen der menschlichen Kommunikation .....         | 30 |
| 4.1.2. Modelle der interpersonellen Kommunikation .....         | 31 |
| 4.1.2.1. Reiz-Reaktions-Schema .....                            | 31 |
| 4.1.2.2. Informationsmodell nach Shannon-Weaver .....           | 32 |
| 4.1.2.3. Die Axiome von Paul Watzlawick .....                   | 33 |
| 4.1.3. Kommunikation als soziales Verhalten .....               | 34 |
| 4.1.4. Kommunikation als Interaktion .....                      | 36 |
| 4.1.5. Symbolischer Interaktionismus .....                      | 36 |
| 4.1.6. Verhältnis von Kommunikation und Interaktion .....       | 37 |
| 4.1.7. Typisierung der Kommunikation .....                      | 39 |
| 4.2. Nonverbale Kommunikation .....                             | 40 |
| 4.2.1. Nonverbale Kommunikationskanäle nach Argyle .....        | 42 |
| 4.2.2. Exkurs: Blick als Signal für Aggression .....            | 44 |
| 5. Kommunikation im Straßenverkehr .....                        | 45 |
| 5.1. Der Straßenverkehr als soziales System .....               | 46 |
| 5.2. Straße als Ort der Kommunikation .....                     | 47 |
| 5.2.1. Die verborgene Dimension Raum .....                      | 48 |
| 5.2.2. Verhältnis Mensch – Auto .....                           | 49 |
| 5.3. Verhaltensbeeinflussung: der Diamant nach Risser .....     | 51 |
| 5.4. Verhalten im Straßenverkehr .....                          | 55 |
| 5.5. Nonverbale Zeichen im Straßenverkehr .....                 | 57 |
| 5.6. Fahrschulen und Kommunikation .....                        | 62 |
| 5.7. Randbedingungen der Kommunikation im Straßenverkehr .....  | 63 |
| 5.7.1. Nonverbalität der Zeichen .....                          | 64 |
| 5.7.2. Anonymität der Verkehrsteilnehmer .....                  | 66 |
| 5.7.3. Komplexität der Situation .....                          | 67 |
| 5.8. Problemlösungsverhalten im Straßenverkehr .....            | 67 |
| 5.8.1. Ökonomiekriterium .....                                  | 69 |
| 5.8.2. Kommunikationsvermeidung .....                           | 69 |

|   |     |
|---|-----|
| 5.8.3. Schematismenbildung .....                                  | 70  |
| 5.8.4. Vorwegnehmendes Handeln .....                              | 70  |
| 5.8.5. Informationsmaximierung .....                              | 70  |
| 5.8.6. kollektive Orientierung .....                              | 71  |
| 5.9. Aufmerksamkeit im Straßenverkehr .....                       | 71  |
| 5.10. Risiko und Gefahr – im Straßenverkehr .....                 | 72  |
| 5.11. Vertrauen - Reduktion sozialer Komplexität.....             | 73  |
| 5.12. Verkehrsunfall als missglückte Kommunikation.....           | 77  |
| 5.12.1. Verkehrskonflikte.....                                    | 79  |
| 5.12.1.1. Leichter bis mittlerer Verkehrskonflikt.....            | 80  |
| 5.12.1.2. Schwerer Verkehrskonflikt (Beinaheunfall) .....         | 80  |
| 5.12.2. Verkehrsunfall .....                                      | 81  |
| 6. Formelle – Informelle Kommunikation .....                      | 82  |
| 7. Resümee theoretischer Teil .....                               | 83  |
| <br>II EMPIRISCHER TEIL.....                                      | 85  |
| 8. Die Methoden.....  | 85  |
| 8.1. Fokusgruppen .....   | 85  |
| 8.2. Die Vorgehensweise .....                                     | 88  |
| 8.2.1. Phase 1 – Unterscheidung auf Grundlage der Judikatur ..... | 88  |
| 8.2.2. Phase 2 – Fokusgruppen.....                                | 89  |
| 8.2.2.1. Online-Fragebogen.....                                   | 90  |
| 9. Phase 1 – Unterscheidung auf Grundlage der Judikatur .....     | 91  |
| 9.1. Die Straßenverkehrsordnung .....                             | 93  |
| 9.1.1. Besonderheiten einer Verkehrsordnung.....                  | 94  |
| 9.2. Das Kraftfahrzeuggesetz.....                                 | 94  |
| 9.3. Formelle Kommunikation in StVO und KFG.....                  | 95  |
| 9.4. Übergang zur informellen Kommunikation .....                 | 118 |
| 9.4.1. Entsprechende Kontaktaufnahme.....                         | 118 |
| 9.4.2. Praeter Legem .....  | 120 |
| 9.4.3. Informelle Kommunikation.....                              | 121 |
| 10. Phase 2 – Fokusgruppeninterviews .....                        | 123 |
| 10.1. Die Fokusgruppen .....                                      | 123 |
| 10.1.1. Fokusgruppe 1: Ausbildungsinstanzen.....                  | 124 |
| 10.1.2. Fokusgruppe 2: Vermittlungsinstanzen.....                 | 124 |
| 10.1.3. Fokusgruppe 3: Verkehrsteilnehmer .....                   | 125 |
| 10.2. Der Fragebogen .....  | 126 |
| 10.3. Auswertung des Online-Fragebogens.....                      | 129 |
| 10.3.1. Fokusgruppe 1: Ausbildungsinstanzen.....                  | 131 |
| 10.3.1.1. Zusammenfassung der Auswertung .....                    | 139 |
| 10.3.2. Fokusgruppe 2: Vermittlungsinstanzen.....                 | 141 |
| 10.3.2.1. Zusammenfassung der Auswertung .....                    | 148 |
| 10.3.3. Fokusgruppe 3: Verkehrsteilnehmer .....                   | 151 |
| 10.3.3.1. Zusammenfassung der Auswertung .....                    | 159 |
| 10.4. Vergleich der Ergebnisse der Fokusgruppen.....              | 163 |

|   |     |
|---|-----|
| 11. Ergebnisse .....  | 168 |
| 11.1. Besonderheiten der Kommunikation im Straßenverkehr.....               | 168 |
| 11.2. Formelle Kommunikation .....  | 169 |
| 11.3. Übergang von formeller zu informeller Kommunikation .....             | 172 |
| 11.4. Informelle Kommunikation.....   | 173 |
| 11.5. Gegenüberstellung formelle – informelle Kommunikation.....            | 175 |
| 11.5.1. Historische Entwicklung .....                                       | 175 |
| 11.5.2. Entwicklungszusammenhang .....                                      | 177 |
| 11.6. Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation ..... | 179 |
| 11.7. Konflikte und Verbesserungen .....                                    | 181 |
| 12. Literaturliste .....  | 184 |
| 13. Verzeichnis der Grafiken und Tabellen .....                             | 192 |
| 14. Anhang .....  | 195 |
| 14.1. Webapplikation zur Befragung.....                                     | 195 |
| 14.2. Zusammenfassung der Arbeit .....                                      | 203 |
| 14.3. Summary .....   | 207 |

# 1. Vorwort

Mobilität ist in der heutigen Zeit für das Berufs- aber auch das Alltagsleben unabkömmlich und hat somit eine sehr große Bedeutung in unserer Gesellschaft.

Die EU-Osterweiterung führt gerade in Österreich zu einem verstärkten Verkehrsaufkommen – Staus sind gerade auch in den Ferienzeiten kaum mehr wegzudenken. Die Verkehrsteilnehmer stehen im Spannungsfeld zwischen den ökonomischen Ansprüchen, den hohen Benzinkosten, der schnellsten Fortbewegung, den kürzesten Wegen zwischen zwei Orten und der Verkehrssicherheit. Die Autofahrer, aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmer, sind immer mehr Stress ausgesetzt. Es kommt zu negativen Gefühlen und Aggressionen zwischen den Teilnehmern im Straßenverkehr.

Obwohl das Auto einst Zeichen der Freiheit war, wird es jetzt, um mit dem Begriff von Ulrich Beck (1986) zu sprechen, immer mehr zum „Risikofaktor“, der unser Leben permanent bedroht – direkt durch immer dramatischere Verkehrsunfälle und indirekt dadurch, dass die Autoabgase zu einer verstärkten Umweltverschmutzung führen. Dennoch oder vielleicht gerade deshalb ist das Auto „in aller Munde“. Das Auto ist zentrales Thema der interpersonellen – also zwischenmenschlichen – Kommunikation.

Aber häufig wird dabei aber – oft mit schwerwiegenden Folgen – übersehen, dass die Verkehrsteilnehmer – egal ob Autofahrer, Fahrer von anderen motorisierten Fahrzeugen oder auch Radfahrer und Fußgänger – während der Verkehrsteilnahme miteinander kommunizieren. Teilnahme am Straßenverkehr hat daher immer auch mit Kommunikation zu tun.

Interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr wird daher zu einem nicht zu unterschätzenden Thema, das sowohl aus sozialwissenschaftlicher Sicht als

auch aus Sicht der Verkehrssicherheit oft stiefmütterlich behandelt wird. Aber sowohl die Kommunikation als auch die Interaktion zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern ist für die Unfallvermeidung und damit für die Sicherheit im Straßenverkehr von großer Wichtigkeit.

Im Laufe meiner Recherche und in Gesprächen mit Herrn Professor Risser kristallisierten sich mein Interesse und mein Fokus auf den kommunikativen Aspekt der Verkehrsteilnahme. Für die Möglichkeit diesen Aspekt in Form der vorliegenden Diplomarbeit bearbeiten zu können, möchte ich mich bei Herrn Professor Risser für die hilfreiche Betreuung bedanken. Ebenso gilt der Dank an die Teilnehmer meiner drei Fokusgruppen, für ihre Geduld und die Zeit, die sie bei der Beantwortung meines Fragebogens aufgebracht haben.

Zitate aus älteren Quellen wurden in der alten Rechtschreibung belassen. Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir. Einige Grafiken wurden von mir neu bearbeitet, da sie durch das Einscannen schwer- bzw. unlesbar geworden waren. Der Inhalt und Aufbau der Grafik ist 1:1 übernommen worden und auch mit der entsprechenden Quellenangabe versehen.

Um die Lesbarkeit der vorliegenden Arbeit zu gewährleisten, habe ich auf geschlechtsspezifische Formulierungen verzichtet. Die Leserinnen und Leser, die sich dadurch gestört fühlen, mögen mir dies bitte verzeihen.

Wien, November 2008

Andrea Hölzel

## 2. Problemstellung und Ziel

Kommunikation bestimmt einen großen Teil unseres Lebens. Auch im Straßenverkehr ist sie nicht wegzudenken. Kommt es zu Missverständnissen kann es zu Konflikten und Unfällen kommen.

In meiner Recherche zu diesem Thema musste ich feststellen, dass in der Literatur fast nur die informelle Kommunikation erwähnt und analysiert wurde. Die gegensätzliche Kommunikationsform, die formelle Kommunikation, wurde entweder gar nicht angesprochen oder sie wurde einfach implizit vorausgesetzt.

Genau diese Tatsache, dass die formelle Kommunikation nicht erwähnt wird, machte mich im Speziellen auf sie aufmerksam. Es schien in der Literatur zwar eine Unterscheidung zwischen informell und formell zu geben, aber diese wurde nie direkt bearbeitet.

Ich versuche daher in der vorliegenden Arbeit den Unterschied zwischen informeller und formeller Kommunikation im Straßenverkehr herauszuarbeiten und auch etwaige Überschneidungen aufzuzeigen.

Diese Arbeit ist in zwei Teile gegliedert. Der theoretische Teil wirft einen Blick zurück und zeigt die historischen und wissenschaftlichen Aspekte des Autos und der Interaktion auf, die für meinen Bezug – formelle und informelle Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern – wichtig sind. Der zweite, praktische Teil dient dazu, auf Grund der theoretischen Vorkenntnisse die Unterscheidung von formeller und informeller Kommunikation zu treffen und mittels Fokusgruppen diese Unterscheidung, Überschneidungen und eine bessere Differenzierung herausarbeiten zu können.



# **I THEORETISCHER TEIL**

## **3. Das Auto als Kommunikationsmittel des Menschen**

Die Wünsche und Sehnsüchte, die seit den Anfängen mit der Erfindung und Etablierung des Automobils verbunden waren, sind heute so gut wie in Vergessenheit geraten. Daher ist ein „Blick in den Rückspiegel“ (vgl. Payer 2007: 10), ein Blick in die soziale Geschichte des Autos, wichtig, um die Gegenwart und die Zukunft besser zu verstehen. Aber auch der kommunikative Aspekt darf nicht in Vergessenheit geraten, war es doch von je her sowohl ein Kommunikationsmittel als auch „in aller Munde“, wenn über das Auto geredet wurde. In diesem Kapitel soll die soziale und kommunikative Geschichte des Autos dargestellt werden.

### ***3.1. Bedeutungswandel des Autos***

#### **3.1.1. „Echte Freiheit“ - von der Kutsche zum Auto**

Ein Leben ohne Auto – wer kann sich das heute noch vorstellen? Doch so lange ist es noch nicht her, dass für die Menschen Pferd oder Kutsche die einzigen Fortbewegungsmittel waren. Sie schufen zwar Mobilität, aber das Reisen brauchte viel Zeit und war nicht gerade bequem – und vor allem war es Menschen mit Geld vorbehalten.

Mit den Errungenschaften der Industrialisierung kam der Aufschwung durch die Eisenbahn: Augenscheinlich schneller als die Kutsche, konnte man weiter entfernte Orte erreichen. Allerdings musste man sich diesem Transportmittel unterwerfen: Es gab fixe Fahrpläne und es waren nur Orte erreichbar, zu denen das Schienennetz der Bahn führte und die auch einen Bahnhof hatten.

Die echte Freiheit, zeit- und ortsungebunden zu reisen, kam erst mit der Erfindung der „pferdelosen Kutsche“. 1876 ließ sich Nikolaus August Otto seinen Viertakt-Motor patentieren, um 1886 begann mit Carl Benz die Entwicklung unseres heutigen Autos. 1888 kam es zur ersten Fahrt seines Automobils mit Benzinmotor von Mannheim nach Pforzheim. Heute weniger bekannt ist, dass das älteste noch fahrbereite Automobil der Welt, der Marcus-Wagen<sup>1</sup> von Siegfried Marcus (siehe Abb. 1 und 2), seit 1918 im Technischen Museum in Wien steht und dort für die Öffentlichkeit zugänglich ist.



**Abb. 1:** Marcus-Wagen (Original)<sup>2</sup>



**Abb. 2:** Siegfried Marcus<sup>3</sup>

Das Automobil versprach eine neue Freiheit. Der Dichter Otto Julius Bierbaum (1903) beschreibt sie in seinem Buch „Eine empfindsame Reise im Automobil. Von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein“ kurz am Beginn des 20. Jahrhunderts folgendermaßen: „Der Sinn des Automobils ist Freiheit, Besonnenheit, Selbstzucht, Behagen. In ihm lebt die Reisekutsche mit all ihrer Fülle von Poesie wieder auf, nur unendlich bereichert um köstliche Möglichkeiten des intensiveren und gleichzeitig erweiterten

---

<sup>1</sup> „Siegfried Marcus, der sich nachweislich seit 1873 mit dem Bau von Automobilen befasst hat, gilt als einer der wesentlichen Pioniere auf diesem Gebiet. Das Technische Museum Wien ist seit 1915 der Hüter des wichtigsten Exponats der österreichischen Automobilgeschichte. Seine Fahrtüchtigkeit wurde bis 1950 und bei späteren Anlässen mehrmals demonstriert.“ (Quelle: Presseinformation zum Marcus-Wagen – Technisches Museum Wien)

<sup>2</sup> Bild mit freundlicher Genehmigung vom Technischen Museum Wien zur Verfügung gestellt.

<sup>3</sup> Bild mit freundlicher Genehmigung vom Technischen Museum Wien zur Verfügung gestellt.

Genusses.“ (Bierbaum 1903<sup>4</sup> zitiert nach Sachs 1984: 18f) Aber der Mensch brauchte auch Kommunikationsmöglichkeiten. Daher wurde die Hupe beim Auto sehr schnell eingeführt. Wie sonst, außer mit lautem Rufen, konnte der Autofahrer den anderen Menschen auf der Straße mitteilen, dass sie den Weg frei machen müssten, oder sie vor einer Gefahrensituation warnen?

### 3.1.2. Die Herrschaft über das Auto

Zu Anfang war das Autofahren noch mit „Abenteuer“ verbunden: Für das Ankurbeln des Motors war Muskelkraft erforderlich und die Geschwindigkeit musste „durch eigenen Mut“ erobert werden. Oft wurde das Automobil daher mit einem „ungezähmten Tier“ verglichen, „mit plötzlichen Launen und gefährlichen Reaktionen“, das durch die fast „übermenschliche“ Leistung, den Motor anzulassen, und das Fahren „bezwungen und teilweise gezähmt“ werden konnte. (vgl. Sachs 1984: 16) Payer fasste dies in „Spurwechsel“ folgendermaßen zusammen: „in einer magischen Deutung der technologischen Wirklichkeit interpretierte man das Automobil als Geschöpf zwischen der mechanischen Welt und dem Tierreich“ (Payer 2007: 41)

Der Mensch erlangte so die „Herrschaft“ über das Automobil und damit auch die „Herrschaft“ über Zeit und Raum, da er nun von fixen Fahrplänen und Schienen unabhängig war. Weil sich anfangs nur wenige eines dieser „Wunderwerke“ leisten konnten, wurde die „Luxusware“ Automobil zum Ausdruck ihrer sozialen Überlegenheit. Und das wurde natürlich gegenüber den Nicht-Autofahrern ausgiebig „nicht *nicht* kommuniziert“. Dichte Staubwolken hinter sich her zu ziehen, wurde zum Sport, ebenso wie die Schadenfreude, dass Menschen panisch zur Seite springen mussten und verstaubt hustend zurückblieben, wenn man mit dem Automobil vorbei donnerte. (vgl. Sachs 1984: 26)

---

<sup>4</sup> Bierbaum, Otto Julius (1903): Eine empfindsame Reise im Automobil. Von Berlin nach Sorrent und zurück. München.

Dieses rücksichtslose Verhalten, der als „Autler“ bezeichneten Fahrer, führte von Beginn an zu heftigen Kontroversen und verstärkte den Unmut der Bevölkerung, welche bald autofreie Straßen forderte und sich düstere Zukunftsvisionen von einer Welt voller Autos ausmalte.

### **3.1.3. Das Auto auf dem Vormarsch**

Dennoch schaffte es das Auto, als „die“ neue technische Errungenschaft, der Gesellschaft sein Muster aufzudrücken. Denn „ein Automobil genügt nicht sich selbst, es braucht viel mehr Straßen, um ausgefahren zu werden. (...) während andere Geräte wie Schreibmaschine oder Staubsauger über die vier Wände ihres Besitzers hinaus keine Ansprüche erheben, verlangt das Auto, daß Straßen freie Fahrt bieten und auch Menschen ohne Auto sich autogerecht verhalten. So war das Auto von Anbeginn nicht nur ein technisches Problem, sondern ebenfalls ein Straßenproblem und ein Verhaltensproblem. Die Eroberung der Straße jedoch konnte nicht ohne Proteste ablaufen; schließlich waren sie bevölkert von Fußgängern, Pferdefuhrwerken, spielenden Kinder und allerlei Federvieh.“ (Sachs 1984: 23f)

Diese weit reichenden sozialen und gesellschaftlichen Auswirkungen des Automobils wurden schon früh wahrgenommen, kommuniziert und diskutiert. Michael Freiherr von Pidoll (1912) erkannte als einer der ersten, dass die Straßen sich den Bedürfnissen des Autos anpassten und so das gesellige Alltagsleben, welches früher auf den Straßen herrschte, vertrieben wurde. „Die angebliche „Straßenunfähigkeit“ des Publikums datiert erst von dem Aufkommen des Automobilismus. (...) Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, wie er sich rühmt, „zu beherrschen“, die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, (...) Die öffentliche Straße ist nun einmal nicht für den Expresverkehr bestimmt, sie gehört zum Milieu der Stadt.(...) Sollen etwa die öffentlichen Straßen „menschenrein“ gehalten

werden?“<sup>5</sup> (Pidoll 1912 zitiert nach Sachs 1984: 27). „Das Auto begann die Fahrbahn für sich zu monopolisieren und die Fußgänger von der Straße zu verdrängen.“ (Payer 2007: 48)

### **3.1.4. Verkehrsgerechtes Verhalten**

Sachs beschreibt, dass „das Recht auf die Straße, das Recht der Allgemeinheit, unbelästigt und ungefährdet zu bleiben“ (Sachs 1984: 30), schon sehr früh diskutiert wurde, man aber darauf hoffte, dass mit der Zeit die Proteste nachlassen würden, weil man erkannt hatte, dass das Automobil mehr Vorteile als Nachteile bringt.

„Der mechanische Wagen ist nun einmal da“ schrieb Baundry de Saurvier (1902): „und welchen Verfolgungen immer man ihn auch aussetzen sollte, wird man ihn doch nie mehr umbringen können, weil er einer logischen Folgerung des wissenschaftlichen Fortschritts und den Bedürfnissen unserer Zeit entspricht (...).“<sup>6</sup> (Baundry de Saurvier 1902 zitiert nach Sachs 1984: 40). Diese Unvermeidbarkeit des Autos erzwingt auch dringend das richtige Verhalten auf den Straßen. „(...), lediglich durch Selbsterziehung des Publikums, durch Aufklärung darüber, daß der Kraftwagen kein unnützes, feindliches Sportvehikel mehr ist, sondern daß er schon heute ein anerkannt wichtiges Beförderungsmittel für Personen und Lasten darstellt und nie verschwinden wird.“<sup>7</sup> (Baundry de Saurvier 1902 zitiert nach Sachs 1984: 41) Es wurde daher gefordert, „die neu erforderliche Disziplin als erziehungsbedürftig zu betrachten. Nur so könne eine „Ordnung“ auf dem öffentlichen Wegen dergestalt einkehren, dass die Gefahren des Kraftwagens klein gehalten werden.“ (Sachs 1984: 41, 44): Hauptforderungen waren, dass die Fahrer dafür geeignet sind und sich auch die Fußgänger richtig zu verhalten haben. „Eine gewisse Verkehrsschulung der Bevölkerung ist ein

---

<sup>5</sup> Michael Freiherr von Pidoll. 1912: Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf. Wien: S36ff

<sup>6</sup> Baundry de Saurvier, L. 1902: Grundbegriffe des Automobilismus. Wien - Leipzig

<sup>7</sup> Allgemeine Automobil Zeitung, 1909: Nr.11, S.39

dringendes Bedürfnis.“<sup>8</sup> (zitiert nach Sachs 1984: 45) Damit ist schon früh eine erste Grundlage zur Verminderung von Unfällen gelegt worden und es gab erste Hilfsmittel für ein geregelt-kommuniziertes Verhalten auf den Straßen. So ging die erste Lichtsignalampel 1928 in Berlin in Betrieb.

Heute ist uns, wenn wir uns in den Straßenverkehr als Fußgänger ebenso wie als Autofahrer begeben, vorsichtiges Verhalten, Aufmerksamkeit und Voraussicht selbstverständlich geworden. Aber auch für die Autofahrer gibt es Verhaltensregeln und Vorgaben, wie sie untereinander kommunizieren können: die Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde in Österreich 1960 als Bundesgesetz erlassen und trat mit 1. Jänner 1961 in Kraft. Bis heute wurde die StVO um insgesamt 21 Novellierungen erweitert.

### **3.1.5. Auto als Kommunikationsmittel der Werbung**

War das Auto immer noch Luxusartikel – Reisen und Ungebundenheit waren somit einer exklusiven Minderheit vorbehalten –, so wurde sein Besitz nun ein Bekenntnis zum Fortschritt und zur Technik und zeigte auf, wie man sich selbst sah und wonach man strebte. Vor allem die Frauen waren von den „mutigen Autofahrern“ beeindruckt und beeinflussten dadurch die Männer. Industrie und Werbung nutzten dies aus und „damit wurde das Automobil allmählich mit der Gefühlwelt des Konsums umkleidet; denn es war die Figur der Dame, welche den Bereich des privaten Genusses verkörperte.“ (Sachs 1984: 53f). Damit wurde die Luxusware Automobil nicht nur zum Zeichen für Modernität, sondern auch zu einem Gegenstand des Fortschritts und des Konsums, der im Leben eines modernen Menschen nicht mehr fehlen durfte. Die Autoverkäufe nahmen in dieser Zeit rasch zu. Vor allem in den USA „überrollte“ Ford mit seinem T-Modell, der „Tin Lizzie“, die Straßen. Das Auto hatte den Wandel zum Gebrauchsgut vollzogen.

---

<sup>8</sup> Allgemeine Automobil Zeitung, 1906: Nr.5, S.74

Auch heute wird das Auto noch immer umworben, doch hat sich das Marketing den neuen Werten angepasst. Nicht mehr das schnellste, sondern das umweltfreundlichste und sparsamste ist nun von besonderem Interesse.

### **3.1.6. Das Auto als Zeichen der Gleichschaltung**

Aber um dem Bedürfnis nach Mobilität nachzukommen, bedurfte es einer ordentlichen Infrastruktur, eigener Straßen nur für die Autos und rascher Verbindungen zwischen den Großstädten – für Sachs war somit eine „automobile Raumordnung“ (Sachs 1984: 62) für eine „Gesellschaft auf Rädern“ von Nöten. Genau diese Wünsche übernahm die Propaganda des Nationalsozialismus und versprach, sie in die Tat umzusetzen: „Nur-Autostraßen“, „Verkehr und Gegenverkehr getrennt“, „freie Bahn“, „für den Kraftverkehr reserviert“ und für alle erschwingliche Automobile – das waren einige ihrer Versprechen. Mit den „Straßen des Führers“ sollte die Gleichschaltung auch räumlich zum Ausdruck gebracht werden, und es begann der Ausbau der Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands. Der so genannte „Kraft durch Freude“-Wagen (kurz: KdF-Wagen) sollte für jeden leistbar und erreichbar sein. Jedoch kam es in Folge der totalen Mobilmachung des Zweiten Weltkrieges anders: kein einziges privates Auto befuhr jemals diese „reinen Autostrassen“. In Produktion ging zuerst der für militärische Zwecke gebaute Kübelwagen.

### **3.1.7. Die neue Freiheit**

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Auto erneut zum Symbol für Freiheit, diesmal für die neu erworbene, und für Wohlstand, verbunden mit Aufstieg, Prestige und Anerkennung. Die Automobilindustrie reagierte darauf und begann die Autos hierarchisch zu differenzieren, damit es für jedermann erschwinglich wurde. Für jeden, egal welche Arbeit er hatte, sollte ein Wagen erreichbar sein.



**Abb. 3:** Isetta



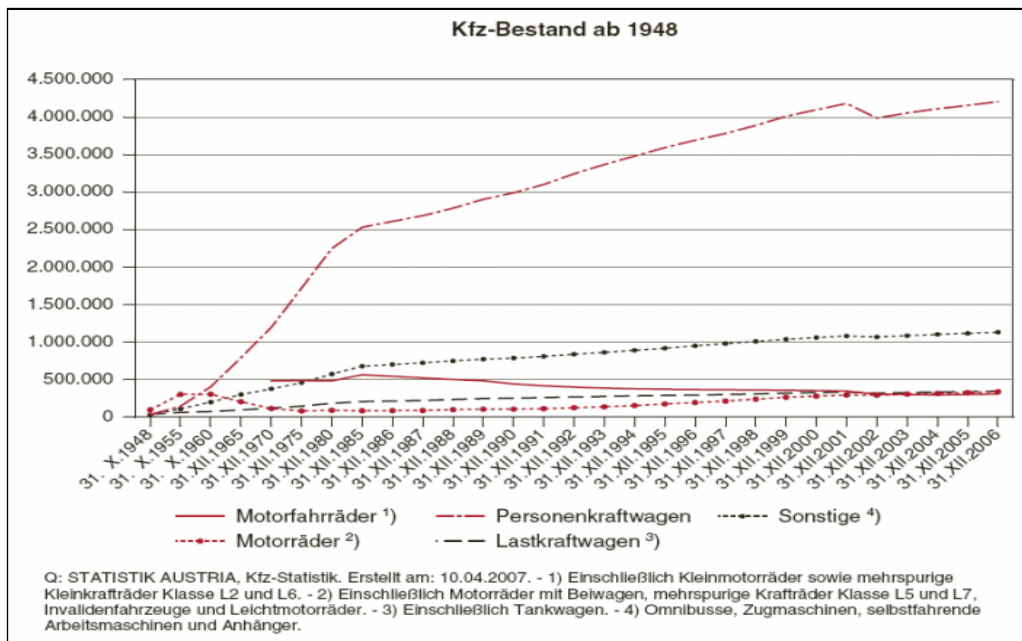
**Abb. 4:** Käfer (Volkswagen)  
Nachfolger des KdF-Wagens

So wurden von der edlen Luxuslimousine, mit der man seinen Reichtum zur Schau stellen konnte, bis hin zum Kleinwagen – Namen wie Isetta, Goggomobil oder Käfer (siehe Abb. 3 und 4) sind mit dieser Zeit verbunden – eine große Anzahl verschiedener Modelle konstruiert.

Wer fleißig sparte, konnte sich auch bald ein besseres Auto leisten. Für Sachs liegt die Ursache für den raschen Aufschwung des Automobils darin, dass das Glück „draußen wohnt“, „jenseits der eigenen Person, in einer Welt von Dingen, die man sich erst aneignen muß, um in den Genuß des rechten Lebens zu kommen. Erst das Auto verschaffte in diesem Sinne die Freiheit.“ (Sachs 1984: 83)

In Deutschland vervierfachte sich die PKW-Anzahl von 1960 bis 1973, Österreich überschritt laut Statistik Austria 1970 mit insgesamt 1.196.584 Pkw die Millionengrenze. „Seit 1960 hat sich der Pkw-Bestand mehr als verzehnfacht: 1960 mit 404.042, 2006 mit 4.204.969 Fahrzeugen. (...) Zum Stichtag 31. Dezember 2006 waren in Österreich insgesamt 5.722.624 Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen,





**Abb. 5:** KFZ-Statistik – Statistik Austria<sup>9</sup>

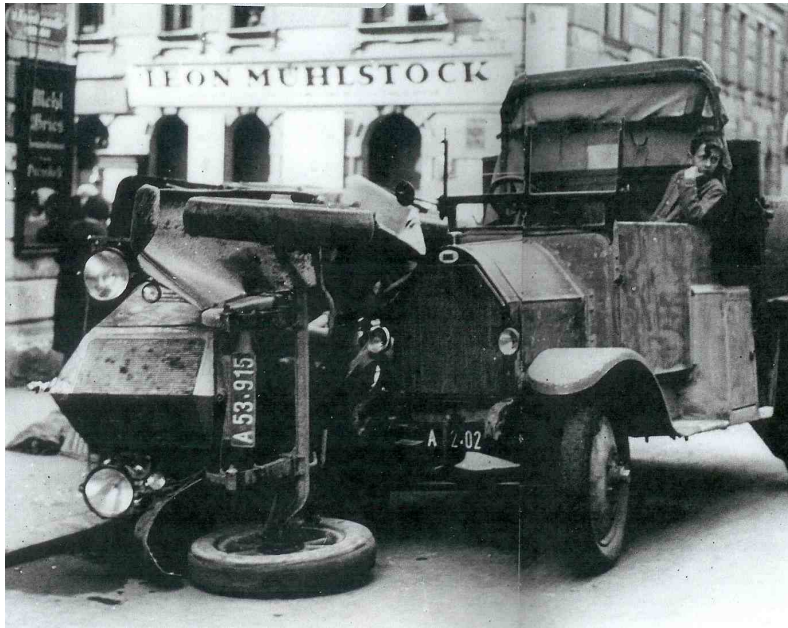
um 1,3% mehr als im Jahr davor. Dazu zählten 4.204.969 Personenkraftwagen, 416.780 land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, 345.480 Lastkraftwagen und 332.002 Motorräder (inkl. Leichtmotorräder und Kleinmotorräder). 41,2% des Kraftfahrzeugbestandes entfallen allein auf die Bundesländer Niederösterreich und Oberösterreich.“ (Quelle: Statistik Austria<sup>10</sup>) Heute hat in Österreich mehr als die Hälfte der Bevölkerung ein eigenes Auto, viele sogar einen Zweitwagen.

### 3.1.8. Die Steigende Qualität und Quantität

In der 1. Republik waren der Bau der Großglockner Hochalpenstraße und der Wiener Höhenstraße in den 1930er Jahren noch Beschäftigungsprojekte, so führte der immer weitere Ausbau des Straßennetzes zu einer nachhaltigen Veränderung der Raumstruktur: Stadt und Land wurden miteinander verbunden.

<sup>9</sup>Quelle: Statistik Austria: [http://www.grosszaehlung.at/web\\_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_-\\_bestand/023622.html](http://www.grosszaehlung.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/023622.html)

<sup>10</sup>Quelle: Statistik Austria [http://www.grosszaehlung.at/web\\_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_-\\_bestand/index.html](http://www.grosszaehlung.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html)



**Abb. 6:** Lkw rammt parkendes Fahrzeug um 1930, Glasdia<sup>11</sup>

Auch auf die Verkehrssicherheit wurde von je her ein Augenmerk gelegt, gab es doch schon seit der Erfindung des Autos immer wieder Kontroversen zwischen den Lenkern und zwischen den Fußgängern und den Autofahrern – und natürlich kam es zu Verkehrsunfällen (siehe Abb. 6).

So wurden eigene Gehwege und Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger angelegt. Radwege, Abbiegespuren, spezielle Auf- und Abfahrten zu den Autobahnen, Ampeln, die Straßenverkehrsordnung und somit eigene Verkehrsregeln gehören heute für uns zum Alltag.

Denn die rasche Motorisierungswelle hatte nicht nur Vorteile. Waren anfangs noch Reisen zu sehenswerten Orten und Plätzen möglich und die Straßen nur für eine Minderheit frei zugänglich, wurden sie mit der Zeit mit immer mehr Besuchern und Automobilen überfüllt. Der Massentourismus setzte ein. Autokolonnen und Staus verstopften die vormals freien Straßen. Für die Industrie war es nun an der Zeit, nicht nur immer „neue“ Autos zu bauen, sondern sich vermehrt auf technische Neuerungen, die den Fahrkomfort

---

<sup>11</sup> Mit Genehmigung der Bundespolizeidirektion Wien, BLI, Ref 7, Bibliothek und Archiv

verbessern sollten, zum Beispiel Fahrerassistenzsysteme<sup>12</sup>, zu konzentrieren. Aber auch zusätzliche Hilfsmittel wie Navigationsgeräte, Autoradio und Handys sollen das Auto immer komfortabler gestalten und das Fahrvergnügen erhöhen. Das Autofahren wurde dadurch einfacher und attraktiver gemacht.

### **3.1.9. Alles ist Kommunikation**

Das Automobil hat in seiner Geschichte einige Wandlungen in seiner gesellschaftlichen und sozialen Bedeutung erlebt. Es ermöglichte die individuelle Fortbewegung des Menschen, sowie den flexiblen und schnellen Transport von Gütern. Noch immer hat es mehr als nur praktischen Wert, weil es auch Träume, Ideale und andere Bedürfnisse, wie Prestige, Wohlstand und Freiheit, erfüllt.

Rapp weist darauf hin, dass es die Besonderheit des Autos ist, den Behausungs- und Fortbewegungsaspekt zu kombinieren, und dass viele Funktionen eingelagert sind. „Es wird je nach Lebenssituation zur fahrenden Einkaufstasche, zum Rückzugsraum, zum Prestigeobjekt, zum Fetisch und gelegentlich zur Zugmaschine“ (Rapp 2006: 11)

„Der Diskurs um die Verbreitung des neuen Verkehrsmittels fand somit auf mehreren Ebenen gleichzeitig statt: sozial (als Klassenkampf reich versus arm), patriarchalisch (als von Männern gesteuertes „Herrenfahrzeug“), räumlich (als Verdrängung und Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer), sinnlich (als Beeinträchtigung der Umwelt durch Lärm, Gestank und Staub). (Payer 2006: 41) Durch das Auto kann der Mensch weiter mit anderen kommunizieren und interagieren. Er kann damit auch seine Persönlichkeit

---

<sup>12</sup> Fahrerassistenzsysteme sind elektronische Zusatzeinrichtungen, die zur Unterstützung des Fahrers in bestimmten Fahrsituationen dienen und somit mehr Fahrsicherheit und Fahrkomfort gewährleisten. Dazu gehören ABS (Anti-Blockiersystem bei den Bremsen), Differentialsperre, BAS (Bremsassistent), Kurvenlicht, Tempomat, Reifendrucksysteme und dergleichen. Diese können teilautonom oder autonom in den Fahrbetrieb (Steuerung, Antrieb oder Signalanlagen) eingreifen und so den Fahrer kurz vor oder während kritischen Situationen warnen.

ausdrücken. Somit wurde das Auto auch zum Subjekt der Kommunikation und zum Kommunikationsmittel selbst.



**Abb. 7:** Eskalation einer Radlerdemonstration in Wien, 1980er Jahre<sup>13</sup>

Der Mensch sah und sieht sich daher einer sehr widersprüchlichen Situation ausgesetzt: sollte ihn das Auto doch unabhängig – auch von anderen Menschen – machen, so zwingen ihn einerseits die verschiedenen technischen Neuerungen, immer mehr Eigenleistung und Verantwortung an die „Maschine Auto“ abzugeben, und andererseits auch die Masse der Autos im täglichen Verkehr, sich dennoch mit den anderen Verkehrsteilnehmern kommunikativ auseinander zu setzen. Der Mensch musste daher neue Wahrnehmungsstrategien entwickeln. (vgl. Payer 2006: 41)

Ob es nun ein Überholvorgang, ein Aufeinandertreffen von Fußgängern und Autofahrern an einem Zebrastreifen oder der Protest von Radfahrern gegen die Autofahrer (siehe Abb. 7) ist, es ist alles eine Form von Kommunikation und Interaktion.

---

<sup>13</sup> Mit ausdrücklicher Genehmigung von Gerhard Sokol © gerhard.sokol@bilderges.at

## 4. Kommunikation und Interaktion – eine Begriffserklärung

Kommunikation ist aus unserem Leben nicht wegzudenken. Sie „hält Gesellschaften zusammen und das Wesen aller Organisationen. Kommunikation fördert die Behandlung von Konflikten und das Finden von Entscheidungen, Kommunikation stiftet Konsens und leistet soziale Kontrolle, Kommunikation ist Vehikel aller Kulturen und Medium des Austausches – kurzum: Kommunikation erscheint unverzichtbar.“ (Merten 1977: 9)

„Andererseits ist Kommunikation ganz offensichtlich eine *Conditio sine qua non* menschlichen Lebens und gesellschaftlicher Ordnung. Und ebenso offensichtlich ist, daß der Mensch von den ersten Tagen seines Lebens an die Regeln der Kommunikation zu erlernen beginnt, obwohl diese Regeln selbst, dieser Kalkül der menschlichen Kommunikation, ihm kaum jemals bewußt werden.“ (Watzlawick, 1990: 13)

Gerade diese Universalität, Profanität, Flüchtigkeit und die Einfachheit der Kommunikation macht sie fast unsichtbar in unserem Leben. Dennoch sagt schon Paul Watzlawick, dass man nicht *nicht* kommunizieren kann – und damit wird Kommunikation zum zentralen Phänomen in allen sozialen und soziologischen Bereichen.

Interaktion wird als „das mehr oder weniger aufeinander abgestimmte Verhalten zweier oder mehrerer Individuen angesehen, wobei das Agieren jedes einzelnen Individuums eine zu berücksichtigende Voraussetzung für das Agieren der anderen darstellt.“ (Risser et al. 1991, S. 19) Diese Definition ist der Definition von Kommunikation sehr ähnlich. Es wird daher der Literatur kaum noch zwischen Interaktion und Kommunikation unterschieden.

## **4.1. Kommunikation**

Wie in vielen Büchern zum Thema Kommunikation nachzulesen ist, kommt der Begriff der Kommunikation aus dem Lateinischen:

**communicare**<sup>14</sup> (lat.) 1. gemeinsam machen, vereinigen, zusammenlegen 2. teilen, mitteilen, teilnehmen lassen, Anteil nehmen 3. sich beraten, besprechen

Neben den üblichen Deutungen für Kommunikation wie „besprechen, sich beraten, mitteilen“ sind auch die Übersetzungen wie „gemeinsam machen bzw. teilnehmen und Anteil nehmen“ für uns von Bedeutung – weil sie damit die „Teilnahme“ von mindestens einer weiteren Person voraussetzen, die an der Kommunikation „teilnimmt“. Einer für sich alleine kann nicht kommunizieren, es bedarf immer mindestens eines weiteren Kommunikationsteilnehmers.

### **4.1.1. Kennzeichen der menschlichen Kommunikation**

Für Merten gibt es die ersten Vorstellungen über das Funktionieren des Kommunikationsprozesses schon bei Aristoteles mit seiner Unterscheidung von Redner (Kommunikator), der Rede (Kommunikation) und dem Publikum und Zuhörer (Rezipient). Die Rhetorik wird mittels Aufbau und Präsentation der Rede beim Zuhörer eine bestimmte Wirkung hervorgerufen. (vgl. Merten 1977: 14). Kommunikation zielt darauf ab, ein Mindestmaß an Verständigung zu erreichen und wird „als zielgerichteter linearer Prozeß verstanden, dessen Endprodukt dann die gewünschte Wirkung darstellt.“ (Merten 1977: 16)

Zwei weitere Merkmale der menschlichen Kommunikation sind, dass sie sich als soziales Verhalten und als kommunikatives Handeln zeigt. Das Verhalten ist mit einer Intention verbunden und damit bewusst und zielorientiert. Kommunikation ist demnach eine Bedeutungsvermittlung zwischen den Personen. Erfolgreiche Kommunikation zeigt sich als dyadische Verbindung

---

<sup>14</sup> Stowasser, J.M, Petschenig M., Skutsch F. 1987 (1979): Der kleine Stowasser, Lateinisch-Deutsches Schulwörterbuch, 2. Auflage. Holder-Pichler-Tempsky, Wien

von intentionalem, sozialem Handeln und Interaktion mit anderen in der Realisierung der jeweiligen Intention.

Da Kommunikation ein vermittelter Prozess ist, braucht sie eine Instanz der Behauptungsvermittlung. Diese werden in drei Arten von Medien unterschieden:

### **1. Primäre Medien**

Hierzu zählen Medien des elementaren menschlichen Kontakts wie Sprache oder nonverbale Vermittlung. Wichtig ist hierfür, dass keine Geräte für die Kommunikation verwendet werden. Wenn man die Karosserie des Autos als „Quasikörper“ der Menschen annimmt, dann entspricht die Kommunikation im Straßenverkehr der Kommunikation mit primären Medien.

### **2. Sekundäre Medien**

Die wichtigste Unterscheidung liegt darin, dass der Sender ein Gerät braucht, der Empfänger aber keines. In diese Kategorie fallen Bücher, Zeitungen und Zeitschriften, aber auch Flaggensignale und dergleichen.

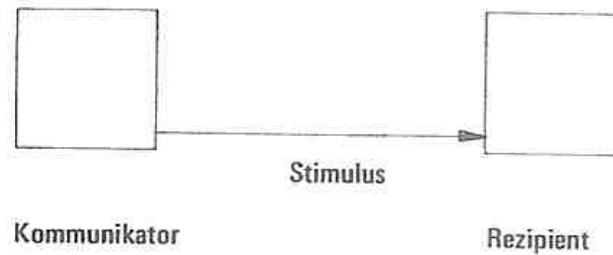
### **3. Tertiäre Medien**

Sowohl Sender als auch Empfänger brauchen ein Gerät für das Gelingen der Kommunikation, z.B. ein Radio- oder Fernsehgerät.

## **4.1.2. Modelle der interpersonellen Kommunikation**

### **4.1.2.1. Reiz-Reaktions-Schema**

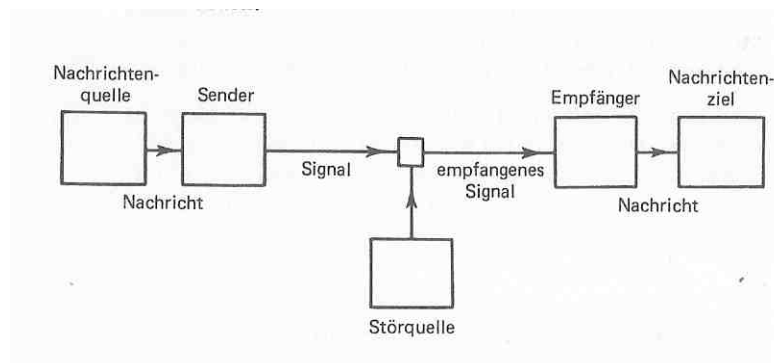
Eines der bekanntesten Modelle, die dieser linearen Darstellung von Kommunikation entsprechen, ist das Reiz-Reaktions-Schema. Ein Reiz (Stimulus) löst beim Empfänger (Rezipienten) eine bestimmte beobachtbare Wirkung (Reaktion) aus.



**Abb. 8:** Reiz- Reaktions-Modell<sup>15</sup>

Es bildet den gemeinsamen kleinsten Nenner für alle anderen Kommunikationsmodelle.

#### 4.1.2.2. Informationsmodell nach Shannon-Weaver



**Abb. 8:** Informationsmodell nach Shannon-Weaver<sup>16</sup>

Dieses Modell zeigt, ausgehend von der Erfindung des Telefons, dass ein Sender eine bestimmte Information (Nachricht) über Signale zu einem Empfänger übermittelt, der diese Signal empfängt, welche allerdings durch eine Störquelle – im Falle des Telefons war es das Rauschen – beeinträchtigt werden können.

Überträgt man diese technische Deutung auf die Gesellschaft, so besteht diese Störquelle, dieses Rauschen, in den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, unter denen die Informationsübertragung stattfindet. Mitteilungen haben für den Menschen nicht nur einen Informationsgehalt, sondern auch einen Bedeutungsgehalt. Zu den beeinflussenden Rahmenbedingungen nach Badura

<sup>15</sup> Grafik nach Merten 1977: 27

<sup>16</sup> Grafik nach Shannon-Weaver 1976: 16



(Badura 1971: 19 zit. nach Risser 1996) zählen neben der kommunikativen Situation, den Umständen, unter denen der Informationsprozess stattfindet, das Informationsniveau bzw. die Schnelligkeit oder Langsamkeit, mit welcher der Übertragungsprozess geschieht. Neben dem Kommunikationsinteresse, denn keine kommunikative Handlung ist interesselos, beeinflusst auch noch der emotive Erlebnishorizont, also Gefühle und Emotionen, den Informationsgehalt. Dieser ist neben dem rationalen Gehalt immer evident und beeinflusst so die Qualität der Rezeption. Stress, Ärger und Verhaltenserwartungen gegenüber anderen wirken daher stark als Störquelle auf den Informationsgehalt ein. „Alle Wahrnehmungen sind informativ, d.h. sie können (nicht: müssen!) Ungewißheiten reduzieren und Struktur aufbauen helfen“ (Merten 1977: 45)

#### **4.1.2.3. Die Axiome von Paul Watzlawick**

Paul Watzlawick verdeutlicht dieses nochmals in seinen Axiomen.

##### **1. Man kann nicht *nicht* kommunizieren.**

Die Kommunikation verläuft nicht nur über Sprache. Es werden auch immer nonverbale Signale mitgesendet – wenn auch größtenteils unbewusst. „Handeln oder Nichthandeln, Worte oder Schweigen haben alle Mitteilungscharakter.“ (Watzlawick 1996: 50) Jedes Verhalten im Raum ist daher kommunikatives Verhalten. Dieses Axiom stellt die Unvermeidbarkeit von Kommunikation in sozialen Situationen dar. (vgl. Watzlawick 1980a: 97)

##### **2. Jede Kommunikation hat einen Beziehungs- und einen Inhaltsaspekt.**

Auch wenn man davon ausgeht, dass der Inhaltsaspekt eine große Rolle spielt, so wird er doch von dem oft sehr dominanten Beziehungsaspekt beeinflusst. „Der Bezugs- und der Inhaltsaspekt zusammen bilden eine grundlegende, stets vorhandene Eigenschaft der Kommunikation.“ (Watzlawick 1980: 101)

### **3. Das Wesen jeder Kommunikation ist durch Interpunktion der kommunikativen Abläufe bestimmt.**

Kommunikation ist kein ununterbrochener Austausch von Mitteilungen. Die Struktur, die jeder Teilnehmer der Interaktion gibt, wird als „Interpunktion von Ereignisfolgen“ bezeichnet. Sie organisiert das Verhalten und ist daher wesentlicher Bestandteil jeder menschlichen Beziehung. (vgl. Watzlawick 1996: 57f)

### **4. Kommunikation bedient sich digitaler und analoger Modalitäten**

Analoge Formen der Kommunikation sind Gesten, Tonfall, Bilder. Sie sind universeller, aber auch vieldeutiger. Die digitalen Formen geben dem Objekt einen Namen. Hierzu gehören Sprache und Zeichen, die logisch und analytisch verwendet werden können. „Digitale Kommunikation ist logisch, eindeutig und dient vorzugsweise der Überlieferung von Wissen oder der Explikation von Gedanken oder logischen Zusammenhängen.“ (Baacke 1973: 149) „Nur im menschlichen Bereich finden beide Kommunikationsformen Anwendung.“ (Watzlawick 1996: 63)

### **5. Kommunikation kann symmetrisch, aber auch komplementär sein.**

Symmetrische Kommunikation ist auf das Gleichgewicht der Beziehungen ausgerichtet, d.h. innerhalb der Kommunikation sind beide Personen gleich stark. Auf Unterschiedlichkeit der Beziehungen ist die komplementäre Kommunikation ausgerichtet.

#### **4.1.3. Kommunikation als soziales Verhalten**

In der Literatur wird Kommunikation immer wieder auch mit sozialem Verhalten gleichgesetzt. Verhalten wird als Erweiterung des Reiz-Reaktions-Schemas angesehen, da die Reaktionen nicht nur verbal, sondern auch durch soziales Handeln zum Ausdruck kommen können.

Risser schreibt dazu, dass Verhalten „in der Psychologie eine umfassende Bezeichnung für alle Aktivitäten, Vorgänge und körperlichen Reaktionen, die beobachtet und gemessen werden können“ ist. (Risser 1991: 19)

Merten sieht soziales Verhalten immer als Verhalten in Hinblick auf einen Partner (vgl. Merten: 60) und definiert: „Kommunikation ist immer schon Verhalten gegenüber anderen Partnern (...)“ (Merten 1977: 56). Watzlawick präzisiert, „daß wir die beiden Begriffe Kommunikation und Verhalten hier praktisch als gleichbedeutend verwenden.“ (Watzlawick 1971: 23) Hulett<sup>17</sup> spricht ebenfalls von Kommunikation als einer Art von interpersonalem Verhalten.

Merten verwendet den Begriff Verhalten, „um auf die Regelmäßigkeit und Beständigkeit der Handlungen einer Person gegenüber einer anderen hinzuweisen. (...) Verhalten ist zunächst zu kennzeichnen durch direkte Face-to-Face-Kontakte, innerhalb derer alle Handlungen der beteiligten Partner ablaufen.“ (Merten 1977: 61).

Verhalten wird demnach als „ein Bündel von Prozessen bezeichnet, die simultan auf verschiedene Kanälen ablaufen und darüber hinaus (...) aufeinander bezogen sind“, das „immer nur gegenüber reagierenden Systemen stattfinden kann.“ (Merten 1977: 61)

„Sind jedoch 2 oder mehr Kommunikationspartner zugegen, d.h. können sie sich gegenseitig wahrnehmen, so müssen sie auch zwangsläufig in Kommunikation treten: denn durch das Ausweichen von der Kommunikation bleibt allemal noch immer Kommunikation.“ (Merten 1977: 61). Hier schließt sich der Kreis zu Paul Watzlawicks Axiom „Man kann nicht *nicht* kommunizieren“.

---

<sup>17</sup> „Communication (is) ... a kind of interpersonal behavior.“ Hulett 1966: 21 – A Symbolic Interactionist Model of Human Communication in Audio-Visual Communication Review Vol. 14/1966, S 5-33; Montpellier

#### 4.1.4. Kommunikation als Interaktion

Da aber die Teilnahme an der Kommunikation eine Wechselbeziehung zwischen den Personen ist, wird Kommunikation in der Literatur immer wieder auch mit Interaktion gleichgesetzt.<sup>18</sup> „Der Begriff „Kommunikation“ kann definiert werden als Prozeß, durch den Sender und Empfänger von Aussagen innerhalb eines gegebenen sozialen Kontexts in Interaktion treten“<sup>19</sup> (Merten 1977: 62)

Für den soziologischen Interaktionsbegriff gilt: „Kommunikator und Rezipient sind hier nicht mehr als Personen, sondern als komplementäre Rollen zu verstehen, die von jeder der am Kommunikationsprozeß beteiligten Personen eingenommen werden können, so daß die Personen selbst als austauschbar und gegeneinander ununterscheidbar zu gelten haben.“ (Merten 1977: 62) „Insbesondere impliziert Interaktion ebenfalls die gegenseitige Wahrnehmbarkeit der Partner, was gerade dadurch zum Ausdruck kommt, daß Kommunikation fast ausschließlich als dyadische Interaktion verstanden wird.“ Merten 1977: 62f)

#### 4.1.5. Symbolischer Interaktionismus

Alle kommunikativen Prozesse unterliegen jedoch der Interpretation des jeweiligen Partners und damit auch seinen Erwartungshaltungen. Erwartungsorientiertes Handeln führt zu einer Erleichterung und zur Reduktion der Komplexität von kommunikativen Situationen. Der symbolische Interaktionismus bietet mit den Grundsätzen von Blumer<sup>20</sup> eine weitere Erklärung für diese Komplexität. (Merten 1977. 63):

---

<sup>18</sup> Interaktion (lat.) die Wechselbeziehung zwischen Handelnden; in Hollander Eva V. (1991): Fremdwörterlexikon. Hamburg: MERIT

<sup>19</sup> „The term communication may be defined as a process by which senders and receivers of messages interact in given social process.“ Serene, Mortensen (eds.) 1970: Foundations of Communication Theory S5: New York: Harper

<sup>20</sup> Blumer: 1969, 2: Symbolic Interactionism. Perspective and Method, Englewood Cliffs: Prentice Hall

1. Menschen handeln gegenüber Objekten auf der Basis der Bedeutungen, die diese Objekte für sie haben.
2. Die Bedeutung solcher Objekte entsteht und leitet sich her aus sozialen Interaktionen, die man mit anderen eingeht.
3. Diese Bedeutungen werden gehandhabt und verändert durch einen interpretativen Prozess, den Personen im Umgang mit diesen Objekten vornehmen.

Die Interpretation der Bedeutungen knüpft an Erwartungen an, die eine Verknüpfung von der eigenen Wahrnehmung und den eigenen Erfahrungen darstellt. Jede Situation wird mit bereits Erlebtem verglichen und bewertet. Merten stellt das Beispiel verkürzt dar: „er handelt (kommuniziert) so und so, weil er glaubt, daß der andere glaubt, daß er glaubt, diese und jene Gründe dafür zu haben.“ (Merten 1977: 63)

Dennoch sind die Ansichten des Verhältnisses von Kommunikation und Interaktion sehr unterschiedlich. Während Goffman davon ausgeht, dass „Kommunikation eine Form des Verhaltens von Angesicht zu Angesicht sei, daß aber Verhalten von Angesicht zu Angesicht nie ganz und nicht immer eine Form der Kommunikation sei“<sup>21</sup>, gibt es Ansätze, dass „jede Interaktion (...) somit notwendig auch Kommunikation (ist)“ (Merten 1977: 64). Jedoch wird das Kriterium der Anwesenheit des Anderen für die soziale Interaktion deutlich gemacht.

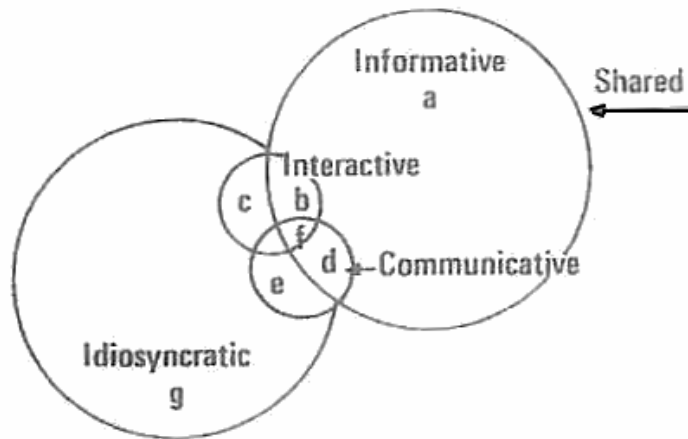
#### **4.1.6. Verhältnis von Kommunikation und Interaktion**

Ekman zeigt jedoch ein weiteres Verständnis von Kommunikation und Interaktion auf, vor allem für den nonverbalen Bereich der Kommunikation: „Danach sind Interaktion und Kommunikation als zwei eigene Bereiche zu verstehen, die nach der Manier eines Venn'schen Diagramms nur partiell zum

---

<sup>21</sup> Goffman 1969: Strategic Interaction - Philadelphia: University of Pennsylvania Press - „Communication between persons in each other's presence is indeed a form of face-to-face-interaction or conduct but face-to-face-conduct itself is never merely and not always a form of communication“ p.171

Schnitt gebraucht werden muß. Das bedeutet, daß weder der eine noch der andere Begriff über- oder untergeordnet werden kann, impliziert aber auch die Vorstellung, daß bestimmte Interaktionstypen identisch sind mit bestimmten Kommunikationstypen.“ (Merten 1977: 64) (Siehe Abb. 10)



**Abb. 10:** The Repertoire of Nonverbal Behavior<sup>22</sup>

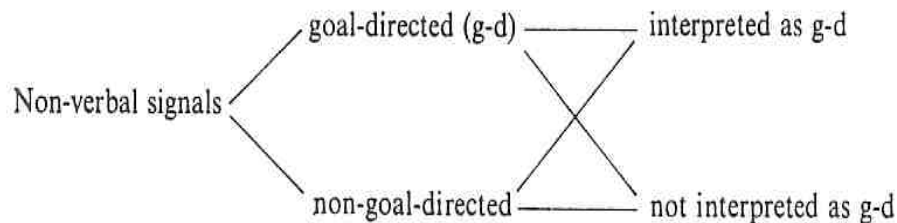
„Interaktion und Kommunikation fallen dann zusammen, wenn die Interaktionspartner anwesend sind, also zugleich auch Kommunikationspartner sein können. (...) Das liegt vor allem daran, daß in der direkten, zielgerichteten Interaktion der Partner mehr als ein Wahrnehmungskanal einsetzbar ist, derart, daß neben dem verbal-akustischen Kanal andere zugleich wirken können, die eine simultane Bewertung des Ausgesagten zulassen, also reflexiv wirksam sind.“ (Merten 1977: 65)

Hier schließt sich wieder der Kreis zu Paul Watzlawicks Axiom, dass man nicht *nicht* kommunizieren kann, denn jetzt ist es möglich, auch ein Nicht-Handeln als eine Form des Handelns anzusehen. So kann z.B. nun jemand, der nicht reagiert, auch als Kommunikand erlebt und behandelt werden (vgl. Merten 1977: 78). Auch wenn gerade nonverbales Verhalten nicht beabsichtigt, also bewusst und zielorientiert, erfolgt.

<sup>22</sup> Ekman, Friesen 1969: The Repertoire of Nonverbal Behavior: Categories, Origin, Usage and Coding. In: Semiotica Vol. 1/1969: 57

#### 4.1.7. Typisierung der Kommunikation

MacKay zeigt auf, dass gerade dieses nonverbale Verhalten in 4 Typisierungen auftreten kann:



**Abb. 11:** Typisierung der nonverbalen Signale<sup>23</sup>

Es kommt zu einer Unterscheidung zwischen intentionalem (goal-directed) und nicht-intentionalem Verhalten des Senders, das jeweils als intentional oder nicht-intentional vom Empfänger interpretiert werden kann.

Hier zeigt sich, dass gerade auch in der menschlichen Kommunikation nonverbales Verhalten auch bewusst oder zielorientiert ausgerichtet sein kann. Für die Kommunikation – und um dem Axiom „Man kann nicht *nicht* kommunizieren“ treu zu bleiben – ist die gegenseitige Wahrnehmbarkeit des jeweiligen Kommunikationspartners ein wichtiges Kriterium nicht nur für das soziale Verhalten, sondern auch für die Interaktion.

Denn während die inhaltlichen Informationen bei der Kommunikation auf der akustischen Ebene wahrgenommen werden, erfolgt die Bewertung über das nonverbale Verhalten, also über den optischen Kanal, wobei dieser zwar schnellere, aber ungenauere Aussagen über den Kommunikationspartner zulässt. Nur so kann z.B. „ein zeitungslesender Mitmensch als kommunikativ, als absichtsvoll handelnd erlebt werden, nur dann kann (um mit Goffman zu sprechen) auch Gleichgültigkeit, Wegsehen, Ignorieren als „nicht zentrierte

<sup>23</sup> Grafik nach MacKay 1977 in Hinde 1977: 24

Interaktion“ (nonfocused interaction) noch als Kommunikation erlebt werden.“ (Merten 1977: 81)

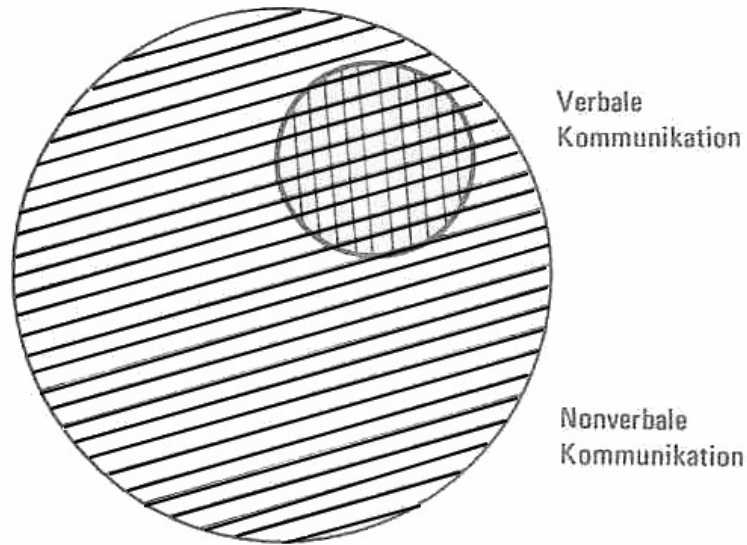
Hier stellt Merten klar, „daß interaktive Kommunikation neben dem sprachlichen Kanal einen nonverbalen fordert, (...). Keinesfalls ersetzt der verbale Kanal den nonverbalen Kanal, im Gegenteil: Beide Kanäle ergänzen sich komplementär zu einer wirksamen Struktur (...)“ (Merten 1977: 82). Die Differenzierung erfolgt jedoch über den optischen Kanal viel ausgeprägter.

## **4.2. Nonverbale Kommunikation**

Evolutionär betrachtet, war die nonverbale Kommunikation schon vor der sprachlichen Kommunikation vorhanden. Die tierische Kommunikation ist – bis auf einige Lautäußerungen – ausschließlich nonverbal. Daher ist es logisch, dass die nonverbalen Kommunikationskanäle schneller senden und empfangen und sich großteils der bewussten Kontrolle entziehen. „Das Dekodieren und das Reagieren auf nonverbale Botschaften geht normalerweise sehr viel unvermittelter und automatischer vonstatten, als das bei verbalen Botschaften der Fall ist.“ (Forgas 1995: 127). „Einstellungen und Emotionen werden effektiver kommuniziert als durch Sprache. (Forgas 1995: 128)

In der menschlichen Kommunikation spielt die nonverbale Kommunikation ebenfalls eine wichtige Rolle. Sie ist nicht verkümmert oder zu einem Rudiment geschrumpft. Stattdessen hat sich herauskristallisiert, dass die verbale Kommunikation zusammen mit der nonverbalen Kommunikation Informationen vermittelt. Dieses lässt sich in dem Mengen-Modell sprachlicher und nichtsprachlicher Kommunikation von Merten darstellen. (Siehe Abb. 12)





**Abb. 12:** Verbale – Nonverbale Kommunikationen<sup>24</sup>

Forgas fasst sehr präzise zusammen, dass interpersonale Kommunikation nur zu einem kleinen Teil aus verbalen Botschaften besteht. (vgl. Forgas 1995: 126) Die Grafik (Abb. 12) „zeigt, daß alle sprachliche Kommunikation an nichtsprachliche Kommunikation gebunden ist, während nichtsprachliche Kommunikation (animalische Kommunikation) auch ohne Sprache möglich ist.“ (Merten 1977: 133)

Die nonverbale Kommunikation gilt vor allem bei Widersprüchlichkeiten zwischen nonverbaler und verbaler Botschaft als glaubwürdiger, da der nonverbale Kanal unabhängig vom verbalen arbeiten kann und das Verhalten weniger kontrollierbar ist.

Ekman beschreibt **sieben Funktionen des optischen Kanals für die nonverbale Kommunikation** (Ekman 1965<sup>25</sup>: 440f in Merten 1977: 130), aus denen sich ablesen lässt, dass dieser eine sehr hohe Verarbeitungsgeschwindigkeit gegenüber dem akustischen Kanal besitzt:

<sup>24</sup> Grafik nach Merten 1977: 133

<sup>25</sup> Ekman Paul, 1965: Communication Through Nonverbal Behavior: A Source of Information About an Interpersonal Relationship. In Tomkins (eds.) 1965: Affect, Cognition, and Personality. Empirical Studies. New York: Springer. Seiten 390-442

1. Wiederholung von Aussagen des verbalen Kanals durch den nonverbalen Kanal (Bekräftigung)
2. Kontradiktion der verbalen Aussagen durch den nonverbalen Kanal
3. Substitution für verbale Aussagen
4. (Affektive) Bewertung einer verbalen Aussage
5. Aussagen über die Beziehung der Kommunikanden zueinander
6. Hervorhebung bestimmter Teile der verbalen Aussage
7. Strukturierung des Kommunikationsprozesses

#### **4.2.1. Nonverbale Kommunikationskanäle nach Argyle**

Argyle definiert **3 Hauptfunktionen von nonverbaler Kommunikation.**  
(Argyle in Hinde 1977: 251)

1. die momentane Situation zu managen
2. Aufrechterhaltung der verbalen Kommunikation
3. die verbale Kommunikation zu ersetzen

Gerade ersteres ist ein wichtiger Punkt, wenn in kommunikativen Situationen die Möglichkeit zum verbalen Austausch nicht gegeben ist. „Systems of interactions build up in particular social settings, groups and cultures, to deal with particular communication needs.“ (Argyle in Hinde 1977: 267)

Nach Argyle muss diese Fähigkeit zur nonverbalen Kommunikation erlernt werden. „Fehlt die Fertigkeit zu nonverbaler Kommunikation, können ernsthafte Fehlanpassungen die Folge sein, die dann durch Einüben der notwendigen Kommunikationskompetenzen, d.h. durch ein entsprechendes „Training“ behoben werden können.“ (Forgas 1995: 126). Gerade in komplexen sozialen Beziehungen, wie z.B. im Straßenverkehr, kann die nonverbale Kommunikation überlebensnotwendig sein, da hier Situationen entstehen können, wo nur nonverbale kommuniziert werden kann.

Nonverbale Botschaften werden im Allgemeinen auf mehreren Kanälen gleichzeitig gesendet und empfangen. Argyle unterscheidet zehn Bereiche in der Art und Weise, wie sich nonverbale Kommunikation darstellen kann. Jeder davon hat eine besondere Rolle in der sozialen Interaktion. (vgl. Hinde 1977: 246)

**1. Bodily contact** (Körperkontakt)

**2. Proximity** (Nähe/ Umgebung/ Territorium)

**3. Orientation** (Orientierung der Personen zueinander)

**4. Appearance** (Erscheinung/ Auftreten – Kleidung, Auftreten)

**5. Posture** (Körperhaltung)

**6. Head nods** (Kopfbewegungen)

Sie gehören zu den bedeutendsten nonverbalen Signalen, da sie entweder das Gesprochene inhaltlich verstärken oder abschwächen können.

**7. Facial Expression** (Gesichtsausdruck)

Laut Ekman sind Gesichtsausdrücke unabhängig vom Lernen und kulturell universal. (vgl. Hinde: 249)

**8. Gestures** (Gesten)

Handbewegungen spielen gerade in der direkten face-to-face-Kommunikation eine wichtige Rolle. Über sie können Emotionen erkannt werden, da sie unbewusste diffuse Körperbewegungen auslösen.

**9. Looking** (Blickkontakt)

Der Blick ist eines der wirksamsten nonverbalen Signale. Wer Blickkontakt sucht, hat fast automatisch die Aufmerksamkeit. Aber er kann auch nicht nur positiv ausgelegt werden. Der „böse Blick“ wird auch oft als ein Zeichen der Aggression angesehen.

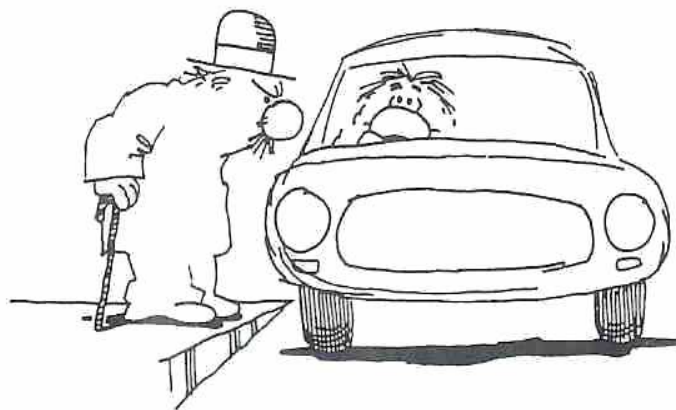
**10. Nonverbale Aspekte der Sprache**

Sprechpausen, Luftholen, Stimmlage, Betonungen und dergleichen geben beim Sprechen auch nonverbale Hinweise.

Alle Formen der nonverbalen Kommunikation sind sehr stark kulturell bedingt. Einige z.B. Nähe, Lächeln, Blicke sind auch interkulturell geprägt.

#### 4.2.2. Exkurs: Blick als Signal für Aggression

„Blickkontakt signalisiert also keineswegs immer Anziehung und Intimität, sondern kann – in Zusammenhang mit anderen Reizen – auch Aggression kommunizieren. (Forgas 1995: 146) Evolutionär bedingt wird ein langer, durchdringender Blick als Zeichen von Aggression, als Signal von Herausforderung und Dominanz gedeutet. Er gehört zur Vorbereitung eines Kampfes, aber auch zur Bestätigung des eigenen Status.



**Abb. 13:** Warum starrt der mich so an?<sup>26</sup>

Forgas beschreibt ein Experiment von Ellsworth, Carlsmith und Henson (1972), bei dem einige Versuchspersonen, die in ihrem Wagen an einer roten Ampel standen, von Komplizen des Versuchsleiters während der Rot-Phase angestarrt wurden. Die Startgeschwindigkeit der angestarrten Autofahrer war signifikant höher als die der unbeobachteten. Diese erhöhte Startgeschwindigkeit wurde als „Fluchtreaktion“ interpretiert. (vgl. Forgas 1995: 146f)

Forgas fasst die Besonderheiten der nonverbalen Kommunikation folgendermaßen zusammen: „Wenn wir mit anderen interagieren, kommunizieren wir mit unserem ganzen Körper. Subtile Arm- oder

---

<sup>26</sup> Grafik nach Forgas 1995: 146

Beinbewegungen können einen Beobachter mitteilen, ob wir die Wahrheit sagen oder nicht. Von allen nonverbalen Kommunikationskanälen ist der „Körpersprache“ die wohl größte öffentliche Aufmerksamkeit zuteil geworden.“ (Forgas 1995: 159)

## 5. Kommunikation im Straßenverkehr

Da Kommunikation als ein alltäglicher Prozess angesehen wird, wird er nur selten mit dem Straßenverkehr in Verbindung gebracht. Dennoch hat der Begriff der Kommunikation hier seine Berechtigung. Merten definiert Straßenverkehr „als hochgradig geregeltes, normativ abgesichertes, flüchtiges Sozialverhalten vieler zueinander anonymer Teilnehmer“. (Merten 1977: 115) Für Risser steht fest, dass Kommunikation im Straßenverkehr sowohl im engeren Sinn verstanden werden kann, als etwas zusammen tun, als auch im weiteren Sinn, d.h. das jeweils individuelle Verhalten so abzustimmen, dass es zu einem reibungslosen Ablauf im Verkehr, kommt. (vgl. Risser 2007: 132)

Der Verkehrsteilnehmer befindet sich durch den permanenten Prozess der Wahrnehmung<sup>27</sup> und darauf gefolgter Handlungen in einem andauernden Kommunikationsprozess, den schon Watzlawick mit der Reflexivität seines Axioms „man kann nicht *nicht* kommunizieren“ beschreibt, und der nur sehr flüchtig stattfindet.

Risser definiert: „Interaktion wird als das mehr oder weniger aufeinander abgestimmte Verhalten zweier oder mehrerer Individuen angesehen, wobei das Agieren jedes einzelnen Individuums eine zu berücksichtigende Voraussetzung für das Agieren der anderen darstellt.“ (Risser et al. 1991, S. 19) Er weist auch noch darauf hin, dass diese Definition der Definition von

---

<sup>27</sup> Der Mensch kann Informationen in einer „Datenmenge“ von etwa  $10^9$  Bit in der Sekunde aufnehmen; praktisch kann er aber nur  $10^2$  Bit rezipieren. Die verbleibenden  $10^7$  Bit/sek werden durch Selektion ausgefiltert und als unwichtig eingestuft. Daraus schließt Mertens, dass der Wahrnehmungsprozess ein Prozess der Selektion ist, welcher durch Aufmerksamkeit, Einstellung und dergleichen verstärkt werden kann. (vgl. Merten 1977, 116; Merten 1981:5)

Kommunikation sehr ähnlich ist und in der Literatur daher kaum noch zwischen Interaktion und Kommunikation unterschieden wird.

Auch in der Mobilitätserziehung beginnt sich der Begriff der Kommunikation im Zusammenhang mit dem der Verkehrsteilnahme durchzusetzen: „Verkehrsteilnahme ist Kommunikation unter erschwerten Bedingungen. Anderen die eigenen Wünsche eindeutig mitzuteilen ist ebenso wichtig, wie das Erkennen der Absichten der anderen Verkehrsteilnehmer. Und auch der Umgang mit Gefühlen im Straßenverkehr will gelernt sein.“ (www.LernWerkStadt.de)

Dennoch darf nicht vergessen werden, dass sich der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr in einer paradoxen Situation befindet, da das Auto oft als „eigener abgeschlossener Ort“ angesehen wird, als ein Quasikörper, in dem der Autofahrer anonym den anderen begegnet. Obwohl diese Anonymität ihn in gewisser Weise vor den anderen Fahrzeuglenkern „schützen“ kann, ist er dennoch gezwungen, „nach außen“ mit den Verkehrsteilnehmern zu kommunizieren.

### **5.1. Der Straßenverkehr als soziales System**

„Jeder Mensch lebt in einer Welt sozialer Begegnungen, die ihn in direkten oder indirekten Kontakt mit anderen Leuten bringt.“ (Goffman 1986: 10)  
Nicht nur Menschen und deren Handlungen machen soziale Systeme aus, sondern auch die Kommunikationen.

Ein soziales System entsteht dann, wenn es einen autopoietischen Kommunikationszusammenhang gibt und sich durch Kommunikation gegen die Umwelt abgrenzt. Es hat daher die Aufgabe, die eigene Komplexität, die sich durch unterschiedliche Strukturen in sozialen Beziehungen ergeben, zu reduzieren. (vgl. Luhmann 1986:269 zit. nach AG Soziologie: 153)

Bauer bestätigt, dass Kommunikationssysteme die Funktion haben, die Komplexität und den Anforderungscharakter von Situationen zu reduzieren. (vgl. Bauer et al. 1981: 184) Argyle (1977) argumentiert, dass Systeme von Interaktion in bestimmten sozialen Rahmenbedingungen, Gruppen und Kulturen aufgebaut wurden, um mit bestimmten Kommunikationsbedürfnissen umzugehen. Kommunikation ist demnach immer in soziale Prozesse eingebettet.

Auch im Straßenverkehr findet Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern statt. Er fordert die gleichzeitige Anwesenheit von Interaktionspartnern. Durch seine Komplexität grenzt es sich von seiner Umwelt ab. Bauer definiert demnach den Straßenverkehr als organisiertes Sozialsystem. (vgl. Bauer et al. 1981: 184). Gesetzliche Normen regeln das Verhalten zwischen den Verkehrsteilnehmern, lassen aber auch genügend Spielraum für andere Handlungen. Jeder versucht seine eigenen Ziele durchzusetzen, muss diese aber dennoch mit den anderen abstimmen, um zwischen den verschiedenen Handlungsmöglichkeiten wählen zu können. In den kommunikativen Situationen des Straßenverkehrs haben diese Konfliktsituationen oft eine dramatische Auswirkung, deswegen müssen sich die Verkehrsteilnehmer aufeinander abstimmen. Es kommt zur Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern. Dafür stehen dem Autofahrer neben nonverbalen Zeichen, der face-to-face-Kommunikation, auch noch die Kommunikationsmittel zur Verfügung, die durch das Auto bereitgestellt werden, wie Licht- und Schallzeichen.

## **5.2. *Straße als Ort der Kommunikation***

Historisch war die Straße schon immer ein Treffpunkt für die Menschen, ein Ort der Kommunikation. Erst durch die Erfindung des Autos verlagerte sich die Begegnung in die Häuser. Dennoch wurde weiter auf den Straßen kommuniziert. Risser schreibt, dass „Verkehr im eigentlichen Sinn daher die

Existenz mehrerer Straßenbenützer voraussetzt, die dadurch kommunizieren, dass sie zur selben Zeit und am selben Ort am Verkehr teilnehmen.“ (Risser 1996: 3)

Als Verkehrsteilnehmer zählen nun alle am Verkehr teilnehmenden Personen, egal ob sie ein Fahrzeug lenken oder anders motorisiert sind. Auch Fahrradfahrer und Fußgänger, auch wenn sie sich größtenteils auf für sie eigenen Verkehrswegen (Gehweg, Fahrradstreifen) bewegen, zählen zu den Verkehrsteilnehmern, da sie immer wieder die Straßen mit den motorisierten Straßenbenützern queren müssen und es somit zu kommunikativen Situationen kommt. Goffman schreibt dazu dass die Teilnahme zur Kommunikation oft als eine Verpflichtung empfunden wird, da man auf das eigene Image fixiert ist. Auch ungünstige Informationen können mitgeteilt werden. (vgl. Goffman 1986: 11) „Kontakte zwischen Verkehrsteilnehmern können zwar gelegentlich automatisiert über technische Systeme erfolgen“ (Risser 1996: 3) Die Art und Weise der Kommunikation hat sich jedoch verändert, die Verkehrsteilnehmer müssen sich auf die neue Situation einstellen. Da „Kfz-Lenker in Zeit und Raum von den anderen Verkehrsteilnehmern getrennt sind und daher übliche erlernte Kommunikationsmuster nicht auf die gewohnte Art funktionieren.“ (Risser 2007: 134)

### **5.2.1. Die verborgene Dimension Raum**

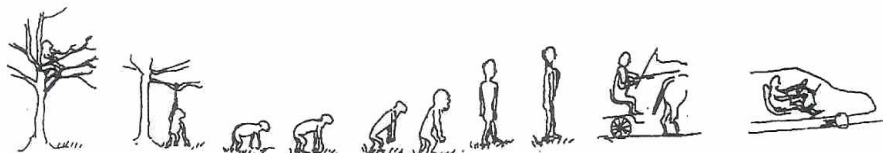
Evolutionär betrachtet, ist Territorium eines der universalen Merkmale tierischer Sozialsysteme (vgl. Forgas 1995: 152), aber gerade auch in der menschlichen Kommunikation spielt der Umgang mit Raum und Territorium, die Distanz und Nähe zueinander, bei den nonverbalen Signalen eine besondere Rolle. Forgas zitiert Hall (1966), der die soziale Umgebung in vier abgegrenzte Regionen abgegrenzt. Diese Bereiche umgeben den menschlichen Körper wie eine unsichtbare Blase und bestimmen als Interaktionszonen Bereiche mit unterschiedlichen Normen, Erwartungen und Verhaltensweisen. Die intime Zone umfasst den Bereich von 0 bis ca. 60 cm vom Körper, die



persönliche Zone 60 cm bis ca. 120 cm, die sozial-konsultative Zone bis etwa 3,30 m und die öffentliche Zone ab ca. 3,30 m. (vgl. Forgas 1995: 149)

### 5.2.2. Verhältnis Mensch – Auto

Wie schon im vorhergegangenen Kapitel erwähnt, ist der Raum auch ein Aspekt für die nonverbale Kommunikation. „Goffman (1963) glaubt, daß Menschen gewöhnlich keinen dauerhaften Territorialbesitz, sondern eine befristete Hoheitsgewalt über bestimmte Bereiche beanspruchen.“ (zit. nach Forgas 1995: 152). So vergrößert das Automobil für den Menschen den persönlichen Raum, sein persönliches Territorium, das er für sich beansprucht. „Dabei ist dieses Genußmotiv - ‚Schutzgehäuse gegen den Unbill von draußen‘ - durchaus nicht an die Auseinandersetzung mit Naturgewalten gebunden; auch gegen allerlei Streß kann man sich im Wagen trefflich abkapseln.“ (Sachs 1984: 159) Sachs fasst dies sehr präzisiert in dem Satz: „My car is my castle“ zusammen.



**Abb. 14:** Langsame Evolution zum Menschen – schnelle Degeneration<sup>28</sup>

Doch nicht alle Verkehrsteilnehmer können ihren persönlichen Raum vergrößern. Sowohl der Motorrad- als auch der Radfahrer haben nur einen fahrbaren Untersatz, der zwar ihre Fortbewegungsgeschwindigkeit erhöht, ihren Raum aber nicht. Knoflacher beschreibt, daß die beschränkte Mobilitätsenergie des Fußgängers zum intelligenten Handeln, zum sozialen Verhalten, zur Rücksichtnahme zwang.“ (vgl. Knoflacher 2006:105) Goffman bezeichnet Individuen als Fortbewegungseinheiten. Er definiert

<sup>28</sup> Grafik nach Hermann Knoflacher, Spurwechsel S.106

Fortbewegungseinheiten als „ein Gehäuse das (gewöhnlich von innen) von einem menschlichen Piloten und Navigator gelenkt wird.“ (Goffman 1982: 27) Für den Fußgänger gibt es die Ausnahme, dass für ihn das „Gehäuse“ der Fortbewegungseinheit mit seinen Kleidern und seiner Haut gleichgesetzt wird. (vgl. Goffman 1982: 27)

Doch gerade das Auto führt zu einer Besonderheit im „persönlichen Empfinden“ der Verkehrsteilnehmer: „Das Auto ist im Unterschied zu vielen anderen technischen Innovationen ein technisches Produkt, das sich des Menschen bevollmächtigt. Es umschlingt ihn völlig und liefert ihm das Gefühl der Überlegenheit, weil er mit weniger als der Hälfte der Körperenergie eines Fußgehers pro Zeiteinheit die 10-, 20- oder 30-fache Geschwindigkeit durch den Druck auf das Gaspedal erzielen kann.“ (Knoflacher 2006: 106). Der Autofahrer identifiziert sich mit dem Auto und sieht es als Teil „seiner selbst“. Das Auto vergrößert somit den persönlichen Raum des Autofahrers.

„Der Mensch identifiziert sich völlig mit dem Auto. (...) Man denkt nicht mehr wie ein Mensch, man denkt wie ein Autofahrer.“ (Knoflacher 2006: 106) „Wegen dieser Symbiose zwischen Mensch und Maschine verschränkt sich am Auto sehr leicht die Sinnlichkeit des Menschen mit den Funktionen der Technologie, dabei eben jene eigentümliche Mischung aus Regressions- und Omnipotenzgefühlen hervorruhend.“ (Sachs 1984: 159) Für Knoflacher greift das Auto auf die tieferen Schichten des menschlichen Körpers, ähnlich wie Drogen. „Das Auto verändert das Denken, das Handeln und das Wertesystem.“ (Knoflacher 2006: 109)

Um dieses veränderte Denken darzustellen, machte Knoflacher einen Versuch mit einem „Gehzeug“, in dem er als Fußgänger, denselben Raum und dasselbe Territorium beanspruchte wie ein Auto. (Siehe Abb. 15)

Dennoch vergisst der Autofahrer in seinem Fahrzeug eines: „Die Sinnesleistungen des Menschen passen zu Fussgehern und nicht zum Autofahrer. Damit der Autofahrer überhaupt überleben kann, müssen die

Informationen auf ein Minimum reduziert werden, die Umwelt vereinfacht werden“ (Knoflacher 2006: 105)



**Abb. 15:** Gehzeug von Hermann Knoflacher<sup>29</sup>

Sachs (1984) bezeichnet das Auto auch als Kommunikationsgefängnis, das in seiner mimischen Starrheit keine Erklärung, keine Entschuldigung oder wenigstens ein verlegenes Lächeln andeuten kann. Das Selbstwertgefühl des Autofahrers kann daher schnell angegriffen werden und die Reaktionen äußern sich in Aggressivität im Straßenverkehr, risikoreichem Fahrstil und „gekränkter Geschwindigkeitsliebe“. (vgl. Sachs 1984: 139)

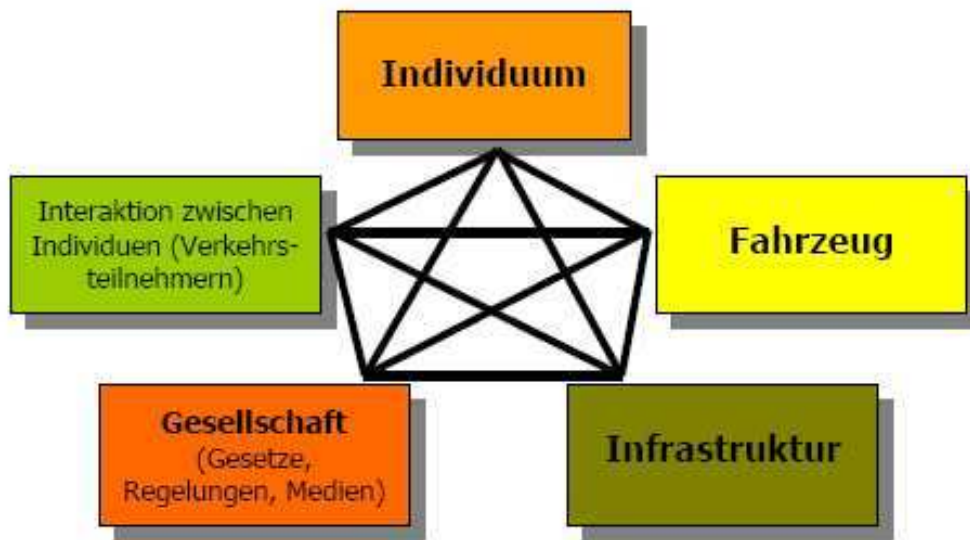
### ***5.3. Verhaltensbeeinflussung: der Diamant nach Risser***

Risser stellt fest, dass nicht nur das Auto, wie im vorherigen Kapitel erläutert, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflusst, sondern dass es insgesamt 5 Faktoren gibt:

1. Individuum
2. Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern
3. Gesellschaft
4. Infrastrukturmaßnahmen
5. Fahrzeug

---

<sup>29</sup> Mit ausdrücklicher Genehmigung von Hermann Knoflacher



**Abb. 16:** Was unser Verhalten beeinflusst<sup>30</sup>

Durch die Form eines Diamanten kann Risser (2007) „einen Überblick, eine Heuristik der Elemente der Elemente, der Funktionen und der Probleme des Verkehrssystems“ geben. Das Modell „dient als Hintergrund sowohl für Analysen des Verkehrs aus human- und sozialwissenschaftlicher Sicht, als auch für die Entwicklung von Maßnahmen“ (Risser 2007: 13).

### **1. Individuum**

Hierunter fallen die Kategorien: wie wir selber sind, die Persönlichkeit, Einstellungen und Motivlagen. Aber auch Sozialisation, Meinungen, Lebensstil. Dazu gehören ebenfalls die psychologischen Eigenschaften des Menschen: Wahrnehmung, Überblick über die Situationen und Stresstoleranz, ebenso wie die Eigenschaften zur Verkehrsanpassung: Motivation und Normenbewusstsein. Der Straßenverkehr ist demnach immer die Summe von Individuen mit unterschiedlichen Eigenschaften.

---

<sup>30</sup> Mit freundlicher Genehmigung von Prof. Ralf Risser. Quelle: Risser (2007): 15

## **2. Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern**

Der wichtigste Faktor der Umwelt ist die Kommunikation mit den anderen Verkehrsteilnehmern. Was beeinflusst die Geschwindigkeit? Was beeinflusst das Verhalten der anderen? Ärgert man sich über andere, und wie sehen die Machtverhältnisse im Straßenverkehr aus? All das prägt uns, wie wir uns anderen gegenüber im Straßenverkehr verhalten: ganz nach Watzlawick: man kann nicht *nicht* kommunizieren.

Gerade junge Fahrer erkennen, dass „Wir“ nicht im Sinne der sozialen Umwelt, in der sie mit ihrem Fahrzeug unterwegs sind, und fahren mit 70 km/h oder mehr nachts durchs Stadtgebiet. Sie nehmen anfangs nur die physische Umwelt wahr („Es war eh keiner auf der Straße.“), vergessen aber die „fiktiven anderen“<sup>31</sup>, die anderen Verkehrsteilnehmer, die Anrainer, und die Möglichkeit, dass einfach jemand plötzlich um die Ecke kommen kann, der vorher nicht da war. Maag (2005) präzisiert dies folgendermaßen: „Gleichzeitig werden rücksichtslose und unkooperative Fahrmanöver anderer Verkehrsteilnehmer beobachtet und die eigene Sicherheit wird durch rücksichtsloses Fahren bedroht. Der Straßenverkehr ruft Ärger und rücksichtsloses Fahren hervor, weil das Vorwärtskommen der einzelnen Teilnehmer behindert wird.“ (Maag 2005: 37) Im Straßenverkehr gibt es keinen Ärger oder Frust, der nicht mit anderen zu tun hat.

## **3. Gesellschaft**

In dieser Kategorie geht es um Berichte in den Medien – über das Auto, den Verkehr, über Fußgänger, Radfahrer – wobei die Aufmerksamkeit stark auf das Auto fokussiert ist. Ebenso in der Politik und der Forschung – 90 Prozent der Forschung beschränken sich auf das Auto bzw. KFZ. So wird die Gesellschaft beeinflusst, indem sie darüber liest, wie die Medien das Bild vom Verkehr zeichnen, in den sie involviert ist. Zu dieser Kategorie gehören auch

---

<sup>31</sup> Fanita English nennt dieses Verhalten – im Rahmen der Transaktionsanalyse – „Übersicher“. Der „übersichere“ Typ sieht sich selbst den anderen überlegen. Er gibt Anweisungen oder Verhaltensregelungen, übt oft Kritik und belehrt die anderen Personen über ihre Fehler. „Ob eine Person zu Typ 1 (Untersicher) gehört oder zum Typ 2 (Übersicher), hat nichts mit Intelligenz oder Kompetenz, der sozialen Herkunft oder dem Geschlecht zu tun“ (English 1988: 27)

die Verkehrs- und Autofahrerclubs, die als Vermittler und Gatekeeper zwischen der Exekutive, der Judikatur und dem Verkehrsteilnehmer, vorzugsweise dem Autofahrer stehen, und so eine Brücke zwischen diesen schlagen.

#### **4. Infrastrukturmaßnahmen**

Infrastrukturmaßnahmen werden nur schwer im Stadtverkehr bewältigt. Der Autofahrer ist in seinem Auto isoliert von der sozialen Umwelt, spürt durch den Komfort des Autos die Geschwindigkeit nicht mehr, und durch die Flüchtigkeit im Straßenverkehr bekommt er auch so gut wie kein bzw. kein für ihn erkennbares Feedback.

In Studien wurde festgestellt, dass Verkehrsteilnehmer Schwierigkeiten haben, sich unterzuordnen, weil sie keine Rückmeldung bekommen, durch die sie ein Bewusstsein bilden könnten. Dazu schreibt Risser, dass die Funktionen der sozialen Kontrolle, die üblicherweise bewirken, dass sich die Menschen in Gegenwart anderer sich an gewisse Anstandsregeln halten, gerade im Straßenverkehr außer Kraft gesetzt sind. (vgl. Risser 2007: 135)

Durch Infrastrukturmaßnahmen ist ein Teil der Rückmeldung beeinflussbar, z.B. können Bodenschwellen die Geschwindigkeit reduzieren. Damit können konfliktreiche Situationen, z.B. eine Schwelle vor einer Schule, entschärft bzw. die Möglichkeit zur Kommunikation erleichtert werden. Dennoch haben diese Maßnahmen auch Nachteile: der Autofahrer bremst wegen der Rampe ab und nicht weil sich diese vor einer Schule befindet. Die Rückmeldung ist durch solche Infrastrukturmaßnahmen immer kontingent, d.h. unmittelbar an das Verhalten gekoppelt.

#### **5. Fahrzeug**

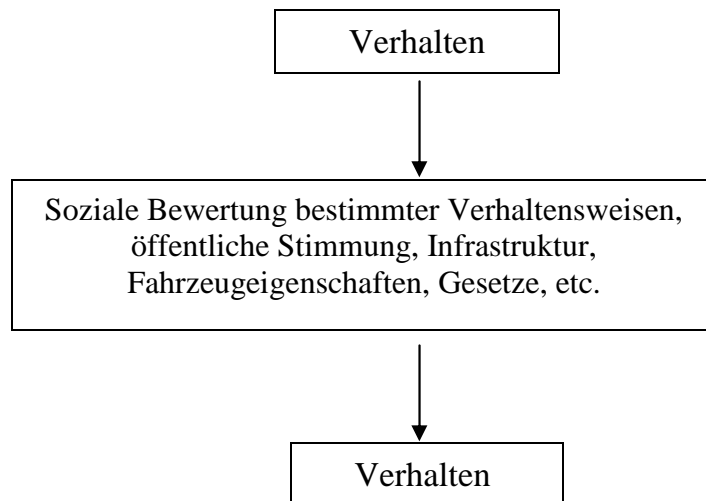
Wie wir uns fortbewegen, beeinflusst uns: so fühlt man sich im Auto z.B. unbeobachtet, anderen Verkehrsteilnehmern (Motorradfahrern, Radfahrern und Fußgängern) überlegen. Beim Fußgänger an sich gibt es kein Fahrzeug, sondern es vermischt sich die Infrastruktur mit dem Fahrzeug zu einer

Fortbewegungseinheit. In einem vorherigen Kapitel wurde bereits der Versuch von Knoflacher erwähnt, bei dem er mittels eines „Gehzeugs“ denselben Raum wie ein Auto einnahm.

#### **5.4. Verhalten im Straßenverkehr**

Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist nicht unabhängig von ihrer Vorgeschichte. Sozialisation, Erziehung und Persönlichkeit spielen eine große Rolle dabei, wie sich der Mensch im Straßenverkehr verhält bzw. sich „nicht-verhält“. Sie geben ein bestimmtes Verhalten vor, das sich direkt auf die Verkehrssituation auswirkt und mit Konsequenzen verbunden ist. Der Verkehrsteilnehmer erlebt, formt und konstruiert die Verkehrssituation durch soziale Bewertung bestimmter Verhaltensweisen, öffentliche Stimmung, Infrastruktur, Fahrzeugeigenschaften, Gesetze, etc. Daraus ergibt sich wiederum ein neues Verhalten, welches sich ebenfalls direkt auf die Verkehrssituation auswirkt und diese verändert. (Siehe Abb. 17)

Die Probleme im Verkehr haben immer mit den Verkehrsteilnehmern selbst zu tun. Daher spielen Erfahrungen im sozialen Hintergrund und der Umgang mit alltäglichen Situationen, vor allem mit Stress, eine Rolle für das Verhalten. Ein Fahrzeuglenker kann sich im Straßenverkehr auch sicherer verhalten, um seine eigene Unsicherheit zu überspielen. Gerade der „Maschinenhülle des Autos“ vermittelt dem Fahrer eine Überlegenheit gegenüber den anderen. Er scheint unverwundbarer, schneller, besser. Ein anderer Fahrzeuglenker kann dieses zu spüren bekommen. Dadurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, wenn der andere Verkehrsteilnehmer ignoriert wird und die Kommunikation misslingt.



**Abb. 17:** Zusammenhang zwischen Verhalten und Verkehrs- & Mobilitätsgegebenheiten<sup>32</sup>

Eigene Fehler und die Gefährlichkeit der Situation werden oft nicht bewusst erkannt und bilden einen blinden Fleck. Die Verkehrsteilnehmer nehmen immer nur das Fehlverhalten der anderen wahr.

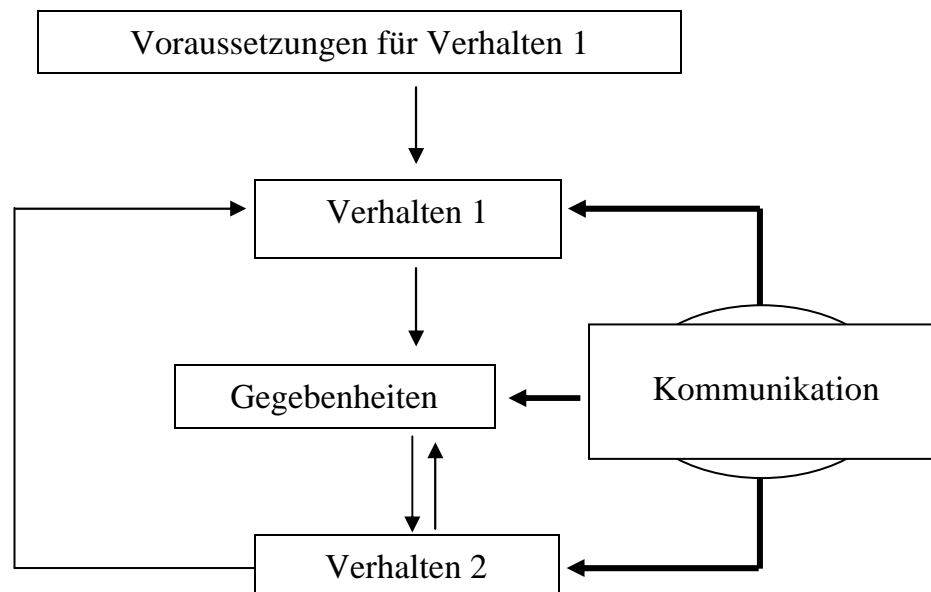
Das Verhalten (V1) erzeugt durch Kommunikation sowohl neues Verhalten als auch eine neue Verkehrssituation. Die Kommunikation hat somit die Möglichkeit alles zu beeinflussen: sowohl die Verkehrssituation, die weitere Kommunikation wie auch das neue Verhalten (V2). So kommt es, dass die Verkehrsteilnehmer sich immer gegenseitig beeinflussen – durch direkte Kommunikation. Risser nennt die dabei entstehenden Prozesse Mikroprozesse, da sie zum Bestandteil der Gegebenheiten werden. (vgl. Risser 2007: 22) „Die Summe dieser direkten Kommunikationsformen, bzw. der Gewohnheiten, welche sich diesbezüglich bilden, ist das Verkehrsklima, welches seinerseits wieder ein wichtiger Bestandteil der Gegebenheit ist.“ (Risser 2007: 22) Darunter fallen die einleitenden Verhaltensweisen (V1), die z.B. Freundlichkeit oder mangelndes Verständnis sein können. Aber auch das Verhalten (V2), welches als Folge der Gegebenheiten selbst entsteht, z.B. als Stress, Ärger,

---

<sup>32</sup> Mit freundlicher Genehmigung von Prof. Ralf Risser. Quelle: Risser (2007): 19



gehört dazu. Daraus entwickelt sich die zwischenmenschliche Kommunikation.  
(vgl. Risser 2007: 22) (Siehe Abb. 18)



**Abb. 18:** Kommunikation<sup>33</sup>

### **5.5. Nonverbale Zeichen im Straßenverkehr**

Risser hat in seiner Habilitationsschrift „Kommunikation und Kultur im Straßenverkehr“ in Zusammenarbeit mit Diskussionsteilnehmern eine Reihe von nonverbalen Zeichen gesammelt, die im Straßenverkehr zur Kommunikation und Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern verwendet werden.

Neben den Zeichen wurden auch die jeweiligen Botschaften, die mit diesen Zeichen verbunden sind, ausformuliert und somit explizit gemacht. Zeichen, die mit den technischen Hilfsmitteln des Autos gemacht werden, wurden beschrieben. Zeichen, die über Gesten anderen Verkehrsteilnehmern gezeigt werden, wurden grafisch dargestellt. Bösertige oder obszöne Zeichen wurden ausgelassen. (siehe auch Risser 1984: 107-111)

<sup>33</sup> Mit freundlicher Genehmigung von Prof. Ralf Risser. Quelle: Risser (2007): 22

### **Einsatz der Lichthupe**

Neben der Gefahrenwarnung und der Aufforderung, zu fahren oder den anderen Verkehrsteilnehmer fahren zu lassen, wird dieses Zeichen, vor dem Hintergrund der Kontaktaufnahme als Danksagung oder Begrüßung, auch als Vorwurf und Rüge eingesetzt.

### **Rechts Blinken**

Als Vorankündigung, dass man eine Fahrbewegung nach rechts machen will, dient dieses Zeichen auch dazu, den anderen Verkehrsteilnehmern mitzuteilen, dass man entweder etwas am rechten Fahrbahnrand sucht und deswegen langsamer fährt, und in speziellen Fällen, vor allem bei LKW-Fahrern, als Mitteilung, dass ein Überholen möglich ist.

### **Links Blinken**

Wie beim rechts Blinken ist dieses Zeichen auch eine Vorankündigung einer Fahrbewegung nach links. Neben der Information, dass ein Überholen des voran fahrenden LKWs nicht möglich ist, kann es auch dazu verwendet werden, um anderen Verkehrsteilnehmern auf der Autobahn mitzuteilen, dass sie den jeweiligen Fahrstreifen räumen sollen.

### **Hupen**

Dient zur Begrüßung, zum Dank und zur Kontaktaufnahme. Es wird aber auch belehrend oder warnend eingesetzt: „Hier komme ich!“

### **Andeutung einer Geh- oder Fahrbewegung**

Dient als Kundmachung, was bzw. wohin man will.

### **Einsatz der Warnblinkanlage**

Dient fast ausschließlich der Warnung vor einer Verkehrsbehinderung, z.B. einem Stau, aber auch der Aufforderung zur Hilfeleistung. Der Selbstschutzaspekt ist gerade beim Einsatz der Warnblinkanlage vorrangig.

### **Pannendreieck**

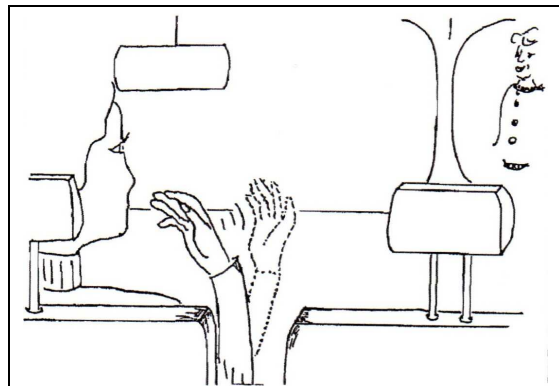
Das Pannendreieck ist eine direkte Aufforderung zur Hilfe und eine Warnung vor einer Verkehrsbehinderung wie z.B. einer Panne oder einem Verkehrsunfall.

### **Leichtes Anbremsen, ohne Bremswirkung**

Das kurze Aufflackern der Bremslichter signalisiert dem Nachfahrenden, dass er mehr Abstand halten soll.

### **Wischende Handbewegung**

Wird als freundliches Handzeichen eingesetzt, um z.B. Vorrang zu gewähren oder einem Fußgänger zu deuten, dass er gehen kann.



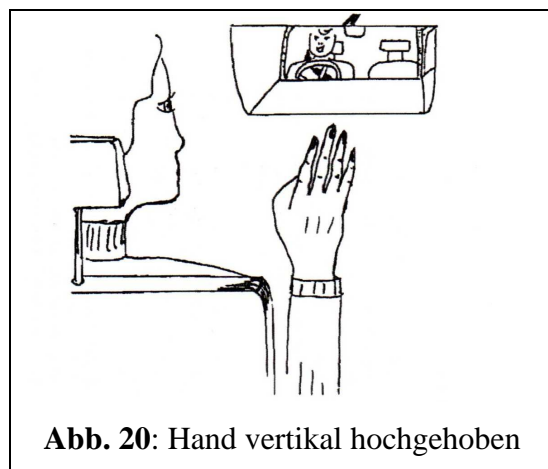
**Abb. 19:** Wischende Handbewegung

### **Blickkontakt**

Dient zur direkten Kontaktaufnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern, wenn man etwas mitteilen oder in Erfahrung bringen möchte.

### **Hand vertikal hoch heben**

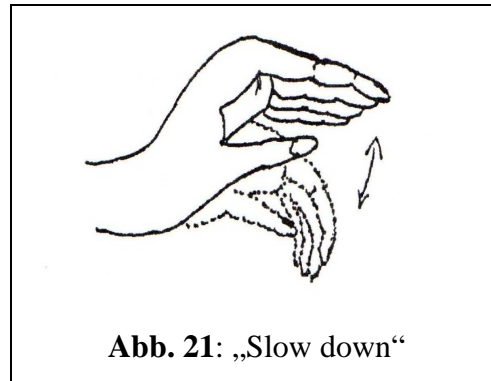
Fußgänger setzen dieses Zeichen dann ein, wenn sie ein Fahrzeug zum Anhalten bewegen wollen. Es kann aber auch als Dank oder als Entschuldigung gedeutet werden.



**Abb. 20:** Hand vertikal hochgehoben

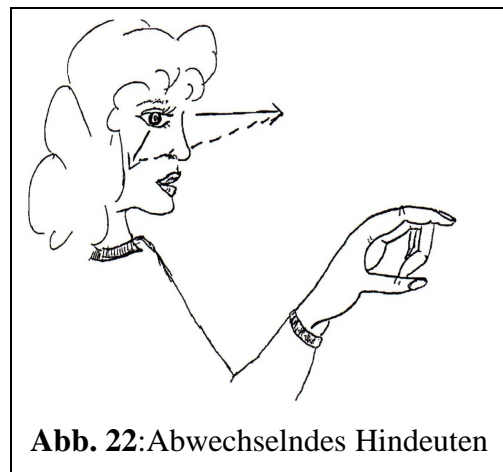
### **Handbewegung: Slow down**

Dieses Zeichen signalisiert den Anderen, dass sie langsamer fahren sollen.



### **Hindeuten und abwechselnd den Empfänger und die gemeinte Stelle anschauen.**

Wird vorwiegend von Autofahrern verwendet, die in einen noch besetzten Parkplatz wollen. Es wird gefragt, ob noch frei wird, weil man den Parkplatz selber haben möchte. Aber es kann auch als Aufforderung an den anderen Verkehrsteilnehmer verwendet werden, wenn an dessen Auto etwas beschädigt ist oder z.B. eine Ladung nicht gut fixiert ist.



### **Faust zeigen**

Wird als Drohgebärde und als Provokation eingesetzt. Damit äußert man seinen Unmut gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern.

### **Vogelzeichen**

Ist ein eindeutiges Zeichen der Missbilligung des anderen.

### **Nicken**

Drückt das Einverständnis mit dem Ansinnen oder der Bitte des anderen aus.

### **Daumen und Zeigefinger zueinander öffnen und schließen**

Dieses Zeichen dient vorrangig dazu, den anderen Verkehrsteilnehmer darauf aufmerksam zu machen, dass etwas mit dessen Lichtsignalen nicht in Ordnung ist: der Blinker geht noch oder ist nicht eingeschaltet, das Licht brennt noch oder funktioniert nicht.



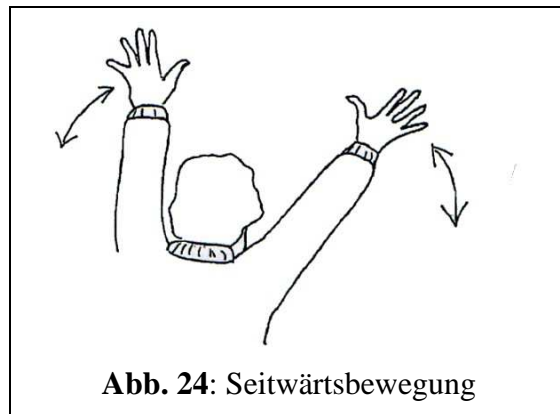
**Abb. 23:** Daumen und Zeigefinger

### **Deutlich zur Schau getragenes Schimpfen.**

Ist wie das „Vogelzeigen“ ein deutliches Zeichen der Missbilligung und artikuliert die eigene Aggressivität

### **Arme seitwärts auf und ab Bewegen**

Fußgänger fordern so Fahrzeuge zum Anhalten auf, um z.B. eine Unfallstelle abzusichern oder um Hilfe zu holen



**Abb. 24:** Seitwärtsbewegung

### **„Anhalter“**

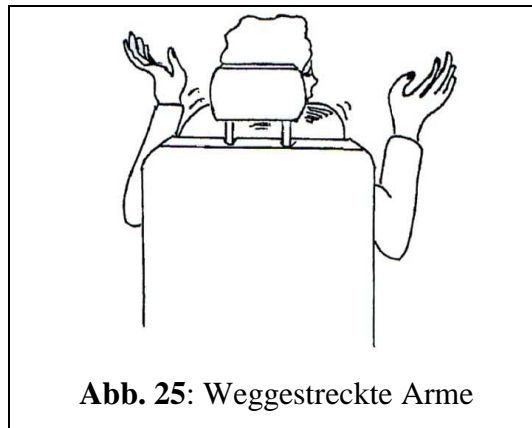
Eine zur Faust geballte Hand, wobei der Daumen absteht. Dieses Zeichen wird vor allem von Anhaltern verwendet, also Personen, die auf eine Mitfahrgelegenheit bei einem Autofahrer hoffen. Bevorzugt stehen sie an Autobahnauffahrten. Einige halten noch zusätzlich ein Schild mit dem gewünschten Zielort in der anderen Hand.

### **Kopfschütteln**

Ist ein eindeutiges Zeichen für Verständnislosigkeit und wird als Rüge bzw. Verneinung eingesetzt.

**Kopf einziehen und Arme kurz  
seitwärts wegstrecken**

Diese Demutsgeste wird oft als Entschuldigung eingesetzt, oder wenn man in einer Situation nicht weiß, wie man handeln soll: „Was soll ich machen?“



**Abb. 25:** Weggestreckte Arme

**Hand in Ohrenhöhe waagrecht von  
hinten nach vorne schieben**

Damit wird die Aufforderung z.B. mittels Verwendung der Lichthupe, die Fahrbahn vor einem von hinten schnell herankommenden Fahrzeug zu räumen, abgelehnt. „Flieg drüber“ oder „Steig auf“



**Abb. 26:** „Flieg drüber“

Weitere Zeichen sind z.B. der „**Scheibenwischer**“ (das Hin- und Herbewegen einer Hand vor dem Gesicht), welches als eindeutiges Zeichen der Geringschätzung des Anderen angewendet wird. Vor allem bei Situationen im Straßenverkehr wird es eingesetzt, wenn eine Gefahrensituation z.B. riskantes Überholen gerade noch einmal gut gegangen ist.

## **5.6. Fahrschulen und Kommunikation**

Risser merkt dazu an, dass nur ein kleiner Teil dieser Zeichen in den Fahrschulen wegen der Mehrdeutigkeit eines Großteils der Zeichen gelehrt wird. Deswegen werden in den Fahrschulen nur die gesetzlich vorgeschriebenen Zeichen und Verhaltensweisen weitergegeben. Dieser Umstand kann aber

auch ein Vorteil sein, denn „je mehr Verhaltensweisen gesetzlich geregelt seien, desto weniger Eigeninitiative gebe es.“ (vgl. Risser 1984: 112)

„It is also believed that drivers learn informal rules through interaction with other drivers, whereas driver training is focused on formal traffic rules. (...) Accordingly, it is expected that experienced drivers use informal rules more frequently than novice drivers.“ (Björklund 2005: 22) Risser schreibt dazu: „In der Ausbildung zum Autofahrer werden Kommunikationsprozesse selten angemessen thematisiert. Folglich wird Kommunikation, die unabdingbar wichtig für den Individualverkehr ist, im Rahmen eines mehr oder weniger chaotischen Prozesses in der Praxis gelehrt, der zu einem gewissen Grad außer Kontrolle ist. Demnach fehlt auch eine Art ‚Qualitätssicherung‘ für den Verkehrsteilnehmer, im Besonderen für den Autofahrer.“ (vgl. Risser 2007: 56)

### ***5.7. Randbedingungen der Kommunikation im Straßenverkehr***

Da sich aber der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr in einem sehr speziellen Kommunikationsprozess befindet, bei dem es zu vielen Besonderheiten und Störfaktoren kommt, soll hier noch auf die von Merten beschriebenen Randbedingungen der Kommunikation im Straßenverkehr eingegangen werden.

Merten nimmt an, dass das Straßenverkehrsverhalten durch die Straßenverkehrsordnung, einen Katalog von Geboten, Verboten, Rechten und Pflichten für den Verkehrsteilnehmer, festgelegt ist und Verstöße dagegen sanktioniert werden. (vgl. Merten 1981: 1). Jedoch findet im Straßenverkehr nicht nur Verhalten und Interaktion nach den formellen Regelungen statt. Daneben, die formellen Regelungen ergänzend, findet auch im informellen Rahmen interpersonelle Kommunikation während der Verkehrsteilnahme statt.

Merten entwickelte eine Grobstruktur über den Ablauf der nonverbalen Kommunikation im Straßenverkehr. (Siehe Abb. 27<sup>34</sup>) Daher werden gerade im Straßenverkehr nur die Zeichen eingesetzt, die keine riskante Fehlinterpretation erlauben, sondern sozial konsentiert sind. (vgl. Merten 1977: 118).

Merten sieht in der Nonverbalität der Zeichen, der Anonymität der Kommunikanden und in der Komplexität der Situation die wesentlichen Kriterien. Hier soll nochmals kurz angemerkt werden, dass für die Kommunikation und Interaktion im Straßenverkehr immer von dyadischer Kommunikation, also dem einfachsten Kommunikationssystem, ausgegangen wird.

### **5.7.1. Nonverbalität der Zeichen**

Eine der Hauptbesonderheiten für die Verkehrsteilnehmer ist die Nonverbalität der Kommunikation im Straßenverkehr. Die Verständigung im Straßenverkehr läuft über Zeichen und Zeichengebung wie Fahrgeschwindigkeit, Handzeichen, Blinker, Blickkontakte, Mimik, Gestik, Spurwechseln und dergleichen ab. In den seltensten Fällen kommt es zur Verwendung von auditiven Zeichen wie Hupe, Folgetonhorn oder zu einer verbalen Auseinandersetzung.

Vorteile des visuellen Kanals sind nach Merten die Gerichtetheit, Schnelligkeit, Wahrnehmbarkeit auf Distanz, der geringe Energieverbrauch

---

<sup>34</sup> Abb.27 Grobstruktur nonverbaler Kommunikation im Straßenverkehr nach Merten 1981: 30



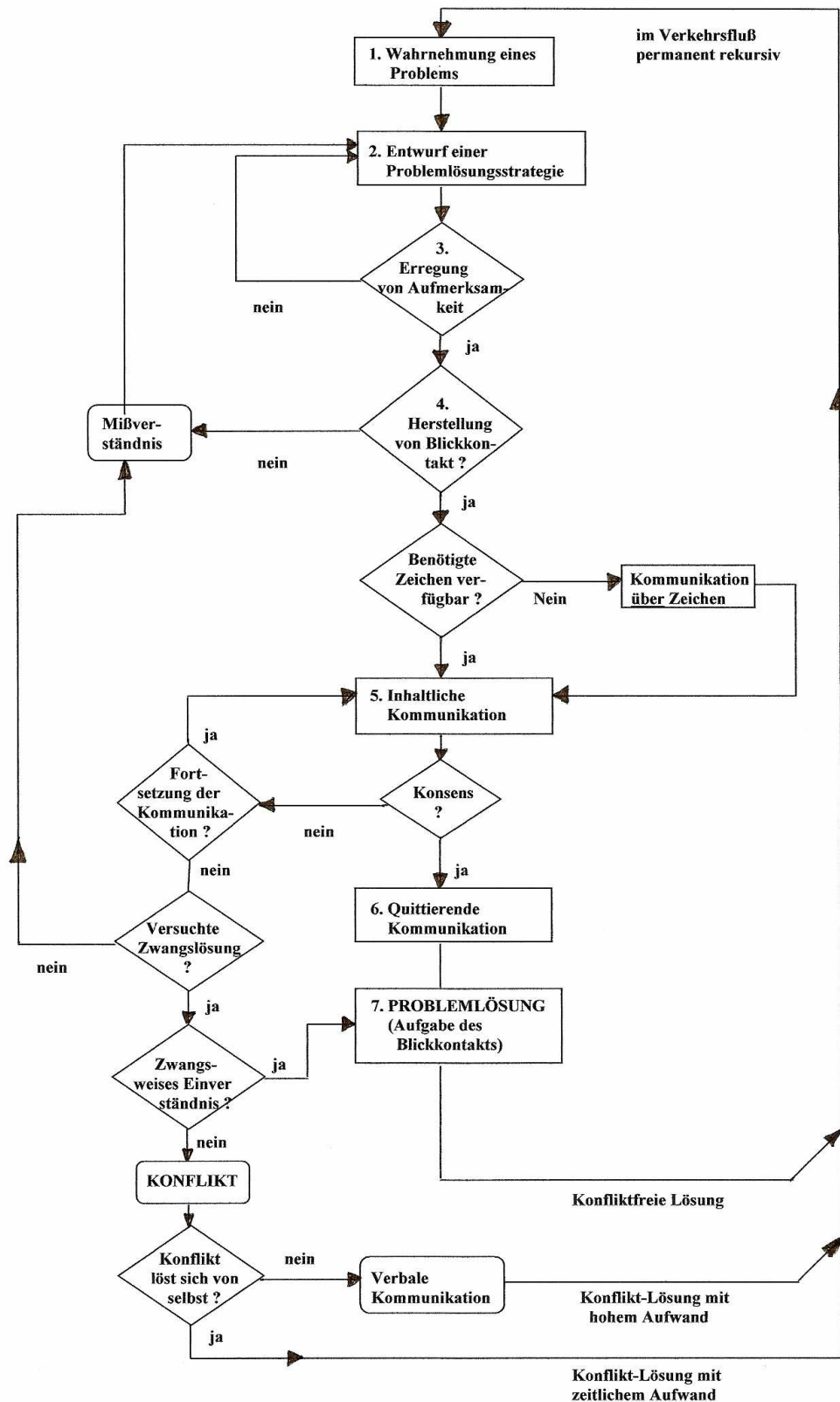


Abb. 27: Grobstruktur nonverbaler Metakommunikation im Straßenverkehr

und die hohe Informationsleistung. Nachteil ist, dass die Bedeutung der Zeichen oft nicht eindeutig ist und es daher zuerst zu einer Kommunikation über die Kommunikationszeichen, also einer Metakommunikation, kommen muss. (vgl. Merten 1977: 118 ; Merten 1981: 16f).

Metakommunikation meint „alles, was die Teilnehmer in einer Kommunikationssituation zur Kenntnis nehmen, sei es bewußt und absichtlich oder unbewußt und ohne Absicht, meist um zu verstehen, was der andere sagt und (...) oft aber auch aus anderen Gründen, abgesehen von den expliziten Äußerungen und ihren explizit und intentional realisierten semantischen Strukturen.“ (Baacke 1973: 347)

### **5.7.2. Anonymität der Verkehrsteilnehmer**

Wie schon im Kapitel über die Autos und Menschen erwähnt, war die Straße früher ein Ort der Kommunikation, wo sich die Menschen aus der Nachbarschaft getroffen haben, die Kinder miteinander gespielt haben und einander die Menschen auf der Straße noch kannten. Heute jedoch ist die Straße ein Ort, der „allein zum Zweck schnellstmöglicher Fortbewegung als notwendiges Übel ertragen und schnellst möglich wieder verlassen“ (Merten 1977: 118f) wird. Man kennt die anderen Verkehrsteilnehmer nicht mehr und will sie auch gar nicht kennen. Daher kann man auch nicht mehr wirklich auf ihr Verhalten schließen.

Anonymität wird zur Normalität im Straßenverkehr und führt auch dazu, dass die Kommunikation mit anderen auf ein Minimum reduziert wird. Merten beschreibt auch, dass die Kommunikationsweise an der unteren Grenze der Höflichkeit bleibt, da der Kontakt zwischen den Verkehrsteilnehmern häufig wechselt, sie einander unbekannt sind und man sie sehr wahrscheinlich nie wieder sieht. (vgl. Merten 1977: 119, Merten 1981: 15). In der Literatur wird auch immer wieder darauf hingewiesen, dass den anderen Verkehrsteilnehmern dadurch per se negative Motive unterstellt werden, auf die man aggressiv reagiert – welches dann im Sinne von Watzlawicks Axiom

„man kann nicht *nicht* kommunizieren“, von dem anderen als ebenfalls negativ empfunden wird, und damit Stress auslöst und zu risikoreichem Verhalten führt.

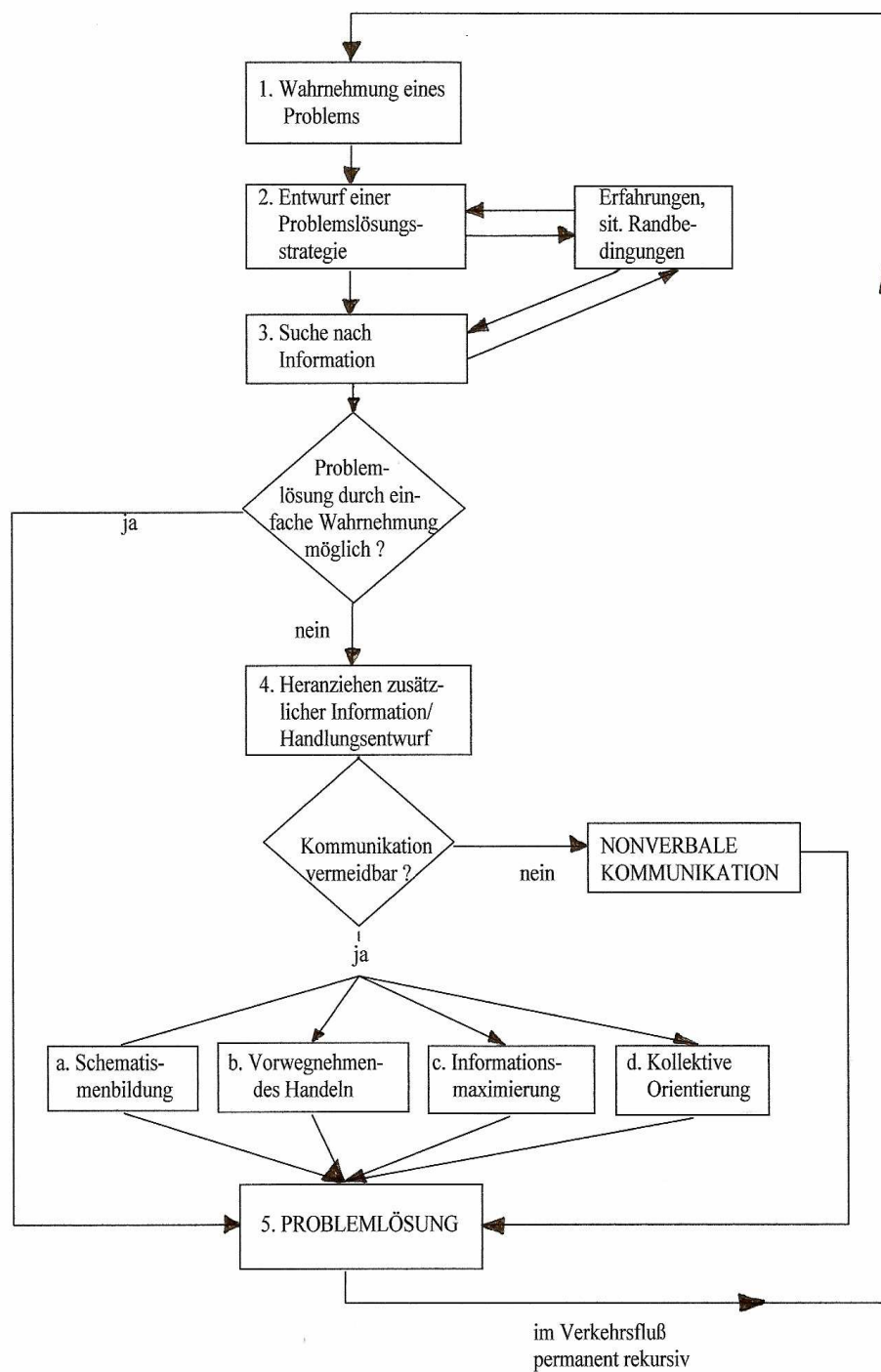
### **5.7.3. Komplexität der Situation**

Die schnelle Fortbewegungsgeschwindigkeit und die Flüchtigkeit von Situationen im Straßenverkehr bedingen die Komplexität der Kommunikation. Der Verkehrsteilnehmer will sein Ziel schnellstmöglich mit geringster Anstrengung erreichen und den ständig wechselnden Kommunikationspartnern so wenig wie nötige Aufmerksamkeit schenken. (vgl. Merten 1977: 119) Diese Besonderheit des Kommunikationsprozesses im Straßenverkehr führt dazu, dass die Verkehrsteilnehmer besondere Strukturen des Kommunikationsprozesses entwickeln, die Merten mit dem Ökonomiekriterium und der Kommunikationsvermeidung beschreibt. (vgl. Merten 1977: 120).

### **5.8. Problemlösungsverhalten im Straßenverkehr**

Durch die hohe Zahl der Verkehrsteilnehmer und die Schnelligkeit – hier als Tempoanforderung bzw. als Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer definiert – ist es nicht immer machbar, mit anderen in Kommunikation zu treten, Verkehrsprobleme zu definieren und Lösungen auszuhandeln. Es haben sich daher Ersatzhandlungen herausgebildet, die die Kommunikation substituieren bzw. diese auf ein Minimum an Dauer beschränken. (vgl. Merten 1981: 38) Merten unterscheidet zwischen vier Vermeidungsstrategien: (siehe Abb. 28)

1. Ökonomiekriterium
2. Vorwegnehmendes Handeln
3. Kommunikationsvermeidung
4. Schematismenbildung



**Abb. 28:** Meta-Strategie des Problemlösungsverhaltens im Straßenverkehr<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Grafik nach Merten 1981: 43

### **5.8.1. Ökonomiekriterium**

„Jeder Verkehrsteilnehmer wird unter der Prämisse der Knappheit an Zeit und Mitteln versuchen, anstehende Verkehrsprobleme so ökonomisch wie möglich zu lösen.“ (Merten 1981: 44) So läuft Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern im Hinblick auf das Ökonomiekriterium folgendermaßen ab: es kommt bei einem Problem zu einer erzwungenen Kontaktaufnahme und bei wechselseitiger Wahrnehmbarkeit zur Metakommunikation. Erst dann kann der inhaltliche Austausch erfolgen. Wird eine passende Problemlösung gefunden, kommt es zur Verständigung über die Verständigung. (vgl. Merten 1977: 120) „Ist das Problem gelöst, muß die Kommunikation abgebrochen werden.“ (Merten 1981: 18). Jeder Verkehrsteilnehmer handelt entsprechend der Lösung. Wenn jedoch keine Problemlösung gefunden wurde, muss mittels Kommunikation darüber noch einmal ein Konsens über den inhaltlichen Aspekt ausgehandelt werden.

### **5.8.2. Kommunikationsvermeidung**

Die Kommunikationsvermeidung wird von vielen Verkehrsteilnehmern im Rahmen des Ökonomiekriteriums angewandt, da sie „unterhalb der Ebene der Kommunikation verläuft und dadurch weniger aufwendig ausfällt. Damit sind solche Strategien gemeint, bei der fehlende Information versucht wird einzuholen, ohne daß ein Kommunikationsprozeß begonnen wird.“ (Merten 1977: 121).

Es lassen sich für die Kommunikationsvermeidung vier Möglichkeiten bestimmen: Schematismenbildung, vorwegnehmendes Handeln, Informationsmaximierung und kollektive Orientierung.

### **5.8.3. Schematismenbildung**

Die Schematismenbildung hilft dem Verkehrsteilnehmer, durch den Rückgriff auf seine bisherigen Erfahrungen auf das mutmaßliche Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer zu schließen. Vorteile davon sind, dass schon Informationen über den anderen Verkehrsteilnehmer, z.B. Kleidung, Haltung des Fahrers, Automarke, gesammelt werden, noch bevor es zu einer Entscheidungssituation kommt. Dieser Prozess läuft jedoch meist unbewusst ab und schränkt so die Aufmerksamkeit nicht wesentlich ein. Zu bedenken ist jedoch, dass es auf Grund von Vorurteilen zu falschen Einschätzungen des anderen Verkehrsteilnehmers kommen kann. (vgl. Merten 1977: 121f, Merten 1981: 38f)

### **5.8.4. Vorwegnehmendes Handeln**

Hier wird gewünschtes Verhalten in kleinen Portionen vorweggenommen. So wird durch eine intendierte Zielhandlung, z.B. ein Fußgänger betritt die Straße trotz starken Verkehrs, weil er die Straße überqueren will, nicht auf einen freiwilligen Kommunikationskontakt gewartet (ein Auto fährt langsamer und deutet, dass der Fußgänger die Straße überqueren kann). Allerdings kann es durch dieses Verhalten zu Missverständnissen kommen, und damit ist es höchst unfallträchtig. (vgl. Merten 1977: 122, Merten 1981: 40f)

### **5.8.5. Informationsmaximierung**

Vor allem ängstliche Verkehrsteilnehmer greifen auf diese Strategie zurück. Es werden alle Informationen gesammelt, die man für das Treffen einer Entscheidung braucht, und nach Möglichkeit noch mehr Informationen, um sich abzusichern. Dieses Verhalten ist jedoch zeitintensiv und wird von den anderen Verkehrsteilnehmern nicht immer gutgeheißen. Der Fahrer, der diese Strategie anwendet, wird oft als „schlechter Fahrer“ stigmatisiert, hinter dessen Verhalten Rücksichtslosigkeit vermutet und mit Aggression geahndet

wird. Auch hier entstehen durch diese Strategie weitere Gefahrenquellen. (vgl. Merten 1977: 122, Merten 1981: 41f)

### **5.8.6. kollektive Orientierung**

Hier kommt es zur Übernahme fremder Selektionsleistungen. Das eigene Verhalten wird so gewählt, weil es die anderen Verkehrsteilnehmer vormachen. Risser spezifiziert hierzu: „Üblicher als eigenverantwortliches positives Verhalten im Straßenverkehr scheint ein Mitschwimmen im Strom zu sein. D.h. Unauffälliges, aber gerade dadurch systemerhaltendes Handeln, auch was Regelbrüche und andere „schlechte Gewohnheiten“ angeht.“ (Risser 2007: 136) Vor allem bei Staus, wo Probleme sequentiell, nicht simultan, gelöst werden müssen, kommt dieses Verhalten zur Anwendung. Das Risiko dabei ist jedoch, sich zu sehr am Anderen zu orientieren und einem Lemming gleich sich, den Anderen folgend, in eine Gefahrensituation zu begeben.

### **5.9. Aufmerksamkeit im Straßenverkehr**

Für Geser<sup>36</sup> steht daher fest: „Verkehrsteilnehmer sind aus verschiedenen Gründen meist gar nicht in der Lage, die für reaktive und korrektive Verhaltensweisen notwendigen Kommunikationsprozesse zu vollziehen“, da einerseits „die dafür verfügbaren Zeitspannen sind (sofern keine translokalen Kommunikationsmittel wie Funk u.a. eingesetzt werden) normalerweise äusserst kurz, und sinken mit wachsender Geschwindigkeit bald auf Werte, bei denen nur noch hochstandardisierte nonverbale Ausdruckskundgaben (vor allem Blickkontakte) in Frage kommen“ und andererseits „ihre Aufmerksamkeit wird primär durch die Fortbewegungshandlung selbst in Anspruch genommen: ganz besonders dann, wenn vielerlei physische Inhomogenitäten (Kurven, Steigungen, Unebenheiten) oder gar völlig

---

<sup>36</sup> Siehe dazu genauer: Elementare soziale Wahrnehmungen und Interaktionen - Ein theoretischer Integrationsversuch (29. Dezember 1996) - Kapitel 5: Prinzipien der Strukturbildung und sozialen Gesamtordnung kollokaler Systeme nachzulesen unter <http://www.geser.net/elin/inhalt.htm> - (Stand August 2007)

unerwartete situationsbedingte Störfaktoren (Steinschlag, Wellengang, Öllachen, Windböen u.a.) zur Umsicht und Sorgfalt nötigen.“ Da die Verkehrsteilnehmer ihren „motorischen Apparat momentan in den Dienst der instrumentalen Fortbewegungshandlung gestellt haben“, sind ihre Ausdrucksmöglichkeiten stark reduziert, da sich ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf die Bedienung des Autos konzentriert. Auch Kleidungsstücke oder andere Accessoires können die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern beeinträchtigen (z.B. ein Fußgänger, der gleichzeitig mit dem iPod™ mittels Kopfhörer Musik hört und somit das Hupen eines Autofahrers nicht wahrnimmt). Auch das Auto an sich hat für Geser einen eher negativen Einfluss auf die Kommunikation: „Bei allen Fahrzeugbenutzern kommt hinzu, dass sie eine äusserst inexpressive materielle Hülle um sich tragen, die ihnen nur eine ganz kleine Auswahl meist digitaler Zeichen (Hupe, Lichtsignal u.a.) an die Hand gibt, um sich andern Verkehrsteilnehmern verständlich zu machen.“

An diesen Punkt werden die Begriffe Risiko, Gefahr, aber auch Vertrauen als Reduktion von Komplexität aktuell.

### ***5.10. Risiko und Gefahr – im Straßenverkehr***

Luhmann erklärt, dass die Zukunft dermaßen komplex und durchsetzt mit Vor- und Nachteilen ist, dass es den Fall eines sicheren Verhaltens praktisch nicht gibt. (vgl. Luhmann: Risiko und Gefahr: 7) „Auch juristische Regulierung etwa, die etwas verbietet, weil man nicht genau weiß, ob es schädlich ist oder nicht, ist natürlich riskant, denn möglicherweise verbietet man etwas was man gar nicht verbieten hätte müssen. Oder wenn sie in einer unübersichtlichen Kurve nicht überholen, ist das riskant, denn möglicherweise kommt ja gar kein Auto und sie hätten gut überholen können. Sie gehen also das Risiko ein, daß sie einen Vorteil nicht nutzen, aufgrund einer Strategie von Sicherheit.“ (Luhmann 1989: 7)



Die Sensibilität ist für Luhmann in Bezug auf die möglichen Gefahren sehr unterschiedlich: „je nachdem, ob man in der Perspektive des Risikos oder der Gefahr handelt. (...) Wer sich riskant verhält, persönlich gewohnt ist, sich auf Risiken einzulassen, ist noch lange nicht bereit, die Gefahren zu akzeptieren, die aus dem riskanten Verhalten anderer folgen.“ (Luhmann 1989: 15) Luhmann nennt an dieser Stelle explizit den Straßenverkehr. Für ihn ist klar, dass viele motorisierte Verkehrsteilnehmer von sich glauben, dass sie ihren Wagen oder ihr Motorrad kontrollieren können. (vgl. Luhmann 1989: 15) Viele Verkehrsteilnehmer handeln nach dem Prinzip „Ich kann tun, was ich will, solange ich niemanden schade – und solange mich die Polizei nicht erwischt“. (Luhmann 1989: 15)

Dennoch ist gerade diese Vorgehensweise der Verkehrsteilnehmer trügerisch. Denn es „erfasst die Risikosituation immer mehr Fälle, in denen das einfach nicht mehr zutrifft, in denen jeder künftige Schaden ein solcher ist, der auch andere einbezieht.“ (Luhmann 1989: 18) Sprich: in einem Unfall zwischen zwei oder mehreren Verkehrsteilnehmern mit Sach- und Personenschaden. Risiko definiert Luhmann daher als „das Maß eines unsicheren künftigen Schadens.“ (Luhmann 1989: 2). Auch ist für ihn das Risiko-Gefahr-Problem ein Zeitproblem, da immer nur in der Gegenwart gehandelt und entschieden werden kann, und das dadurch, dass auch immer andere mit einbezogen werden, eine soziale Bedeutung hat. (vgl. Luhmann 1989: 21)

### **5.11. Vertrauen - Reduktion sozialer Komplexität**

Begibt sich der Mensch – ob nun als Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer - in den Straßenverkehr, so ist er als Verkehrsteilnehmer einer sehr komplexen Situation mit vielen anderen Verkehrsteilnehmern ausgesetzt. Er ist gezwungen, mit den anderen Teilnehmern im Straßenverkehr zu interagieren und zu kommunizieren, wenn er sein Ziel erreichen will. Vertrauen ist für den Verkehrsteilnehmer eine Grundvoraussetzung, um sich im Straßenverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmern zu Recht zu finden und agieren zu können.

Daher ist es wichtig, Vertrauen zu schenken: dass sich die anderen an die Verkehrsregeln halten, dass sie sich so verhalten, dass sie ihr eigenes Leben und das Leben der anderen Verkehrsteilnehmer nicht gefährden. Ohne Vertrauen wäre der Mensch nicht handlungsfähig, wäre im Straßenverkehr kein „unfallfreies“ Fahren möglich.

„Der Mensch hat zwar in vielen Situationen die Wahl, ob er in bestimmten Hinsichten Vertrauen schenken will oder nicht. Ohne jegliches Vertrauen aber könnte er morgens sein Bett nicht verlassen. (...) Als wäre alles möglich. Solch eine unvermittelte Konfrontierung mit der äußersten Komplexität der Welt hält kein Mensch aus.“ (Luhmann 1973: 1)

Dennoch muss der Mensch im Straßenverkehr als Verkehrsteilnehmer handeln. Die Reaktionszeiten, in diesem Fall im Straßenverkehr, nach Luhmann „der Augenblick, in dem ich sehen kann, was andere tun und mich sehend darauf einstellen kann, ist kurz.“ (Luhmann 1973: 23f). „Wenn ich mich darauf verlasse, daß andere mit mir abgestimmt handeln oder unterlassen, kann ich mein eigenes Interesse selbst rationaler verfolgen, zum Beispiel im Straßenverkehr zügiger fahren.“ (Luhmann 1973: 24)

Obwohl Vertrauen oft leichtsinnig und ohne bestimmten Grund gewährt wird, geht Luhmann davon aus, dass Vertrauen „als wahren und gewissen Grund für Herleitung von Regeln richtigen Verhaltens“ (vgl. Luhmann 1973: 1) hergenommen wird. So gibt es gerade in der österreichischen Straßenverkehrsordnung den Vertrauensgrundsatz, der vorgibt, welchen Personengruppen vertraut bzw. misstraut werden darf.

Misstrauen, im Gegensatz zum Vertrauen, jedoch steigert die Komplexität, da es weitere Informationen über die anderen braucht, gleichzeitig verringern sich aber diejenigen Informationen, denen vertraut wird. „Mißtrauen hat mithin die inhärente Tendenz, sich im sozialen Verkehr zu bestätigen und zu verstärken.“ (Luhmann 1973: 82). So gibt es die Tendenz der „selbsterfüllenden Prophezeiungen“, indem sich die eigenen negativen

Erwartungen bestätigen und so eine verstärkende anstatt korrigierende Wirkung einsetzt.

„Ein soziales System, das mißtrauisches Verhalten seiner Teilnehmer für bestimmte Funktionen benötigt oder nicht vermeiden kann, braucht zugleich Mechanismen, die verhindern, daß Mißtrauen überhand nimmt, daß es zurückgegeben wird und sich durch Prozesse wechselseitiger Steigerung ins zerstörerische wendet.“ (Luhmann 1973: 84). Im Straßenverkehr ist dieser Mechanismus die Straßenverkehrsordnung, die das richtige vertrauenswürdige Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorgibt, mit Luhmann gesprochen, eine „Normierung der Verhaltenserwartung“ erzeugt, und Fehlverhalten, welches gerade im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer riskant ist, sanktioniert. Luhmann begründet, dass ein System mit hoher Komplexität, welches mehr Vertrauen erfordert, auch mehr Misstrauen benötigt. Dieses muss allerdings in Form von Kontrollen institutionalisiert werden (vgl. Luhmann 1973: 99).

Er stellt auch klar, dass Vertrauen daher zahlreiche Hilfsmechanismen wie Lernen, Symbolisieren, Kontrollieren und Sanktionieren erfordert, um so die Erlebnisverarbeitung, die sonst viel Kraft und Aufmerksamkeit kostet – und gerade im Straßenverkehr durch die zeitliche Kürze sehr schnell vonstatten gehen muss – zu strukturieren (vgl. Luhmann 1973: 99). „Wer Vertrauen erweist, nimmt Zukunft vorweg. Er handelt so, als ob er der Zukunft sicher wäre. Man könnte meinen, er überwinde die Zeit, zumindest Zeitdifferenzen.“ (Luhmann 1973: 1) Um bei einem weiteren Zeitparadox um das Vertrauen zu bleiben, kann man davon ausgehen, dass Vertrauen in der Gegenwart gewonnen wird, aber beeinflusst durch die Erfahrungen der Vergangenheit.

Dennoch sind die Gründe des Vertrauens nicht immer rational und logisch, vor allem wenn z.B. im Straßenverkehr über den Vertrauensgrundsatz ein vertrauenswürdiges, regelkonformes Verhalten der anderen erwartet werden darf. Hier ist es die Aufgabe der Verkehrserziehung und der Fahrschulen, den zukünftigen Verkehrsteilnehmern das vertrauenswürdige Verhalten im Straßenverkehr beizubringen. So können schon früh die richtigen Regeln und

Verhaltensweisen für vertrauenswürdigen Verhalten – und auch das Vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls vertrauenswürdig verhalten – erlernt werden. Aber auch das richtige Maß an Erwartungen in andere Verkehrsteilnehmer muss erlernt werden. Luhmann sagt, dass man die eigene Risikobereitschaft unter Kontrolle haben muss „und sei es nur zur Selbstvergewisserung, sich klar zu machen, daß er nicht bedingungslos vertraut, sondern in Grenzen und nach Maßgabe bestimmter, vernünftiger Erwartungen.“ (Luhmann Vertrauen: 31)

Kommt es jedoch zu einem Vertrauensbruch, kann dieser entsprechend sanktioniert werden. „Die Rechtsordnung, die für bestimmte Erwartungen und Sanktionsmöglichkeiten hohe Sicherheit gewährt, ist eine unentbehrliche Grundlage für jede langfristige Überlegung dieser Art und entlastet damit das Risiko der Vertrauensgewähr.“ (Luhmann 1973: 35) Für den Straßenverkehr gibt es die Straßenverkehrsordnung. Sie gibt dem Verkehrsteilnehmer die Sicherheit, dass sich die anderen an diese Vorschriften halten, auch wenn der Mensch in der „Maschine Auto“ anonym ist und es durch die zeitliche Abfolge und durch die schnelle Abfolge des Geschehens fast unmöglich ist, einen Vertrauensbruch direkt zu sanktionieren. Dadurch ergibt sich aber das Problem, dass diese Sanktionen an andere Autofahrer weitergegeben werden, weil sich der vorangegangene Vertrauensbruch bzw. die Unmöglichkeit der direkten Sanktion in Ärger und Aggression anderen gegenüber wandelt. Diese „indirekten“ Sanktionen im Sinne von „eigenem nicht regelgerechtem Verhalten“ können zu Verkehrskonflikten und Unfällen führen.

Luhmann fasst das Problem von Risiko und Vertrauen folgendermaßen zusammen: Bei Vertrauen „handelt es sich um eine Ersatzformel für das Ursprungsproblem der Komplexität. Vertrauen ist und bleibt ebenfalls ein Problem. Komplexität ist ein nichthintergehbare Risiko. Angesichts der Unvermeidlichkeit des Risikos wird die Form, die es annimmt, entscheidend. Als Risiko des Vertrauens können Systeme es in den meisten Fällen leichter tragen. Aber es bleibt zu fragen, unter welchen Bedingungen und mit welchen Folgeproblemen“ (Luhmann 1973: 32)

## **5.12. Verkehrsunfall als missglückte Kommunikation**

Wenn einander auf der Straße zwei oder mehrere Verkehrsteilnehmer begegnen, kann es zu unterschiedlichen Situationen kommen. Risser hat in seinem Handbuch zur Erhebung von Verkehrskonflikten diesen Bereich sehr genau dargestellt. „Zwei oder mehrere Verkehrsteilnehmer bewegen sich gemeinsam in einem Bereich des Straßennetzes, wobei es irrelevant ist, ob sie in die gleiche oder in die entgegengesetzte Richtung gehen oder fahren oder ihre Wege sich (rechtwinkelig) kreuzen.“ (Risser et al. 1991: 31). Hier können folgende Formen unterschieden werden:

1. Problemlose Passage
2. Verhalten in konfliktfreier Interaktion
3. Fehler

### **1. Die problemlose Passage**

Es kommt hier zu keinerlei Beeinträchtigung.

### **2. Verhalten in konfliktfreier Interaktion.**

Die Verkehrsteilnehmer stimmen frühzeitig und gefahrlos ihr Verhalten so ab, dass es zu keiner Behinderung oder Gefahrensituation kommt, wenn sich ihre Wege an einem bestimmten Punkt kreuzen.

### **3. Der Fehler**

Kennzeichen eines Fehlers ist, dass die Verkehrsregeln und das richtige Fahrverhalten missachtet werden. Nicht jeder Fehler endet automatisch in einem Verkehrskonflikt oder Unfall. Erst durch die Anwesenheit mindestens eines weiteren Verkehrsteilnehmers kann dieses passieren. (vgl. Universität für Bodenkultur Wien Skriptum Verkehrsplanung 2008: 10)

Risser nennt hierzu drei Aspekte, um ein Verhalten als Fehlverhalten zu definieren. (vgl. Risser 1988: 45f)

### **1. Krasse Gesetzesverletzung**

Diese liegt auch dann vor, wenn daraus keine Gefährdung entsteht und wenn kein anderer Verkehrsteilnehmer anwesend ist. Als Beispiel dafür wäre zu nennen, wenn ein Autofahrer trotz Rot in eine Kreuzung einfährt. Problematisch ist dieses Verhalten deswegen, da die anderen Verkehrsteilnehmer nicht mit diesem Verhalten rechnen.

### **2. Krasse Gefährdung der eigenen Person oder anderer Verkehrsteilnehmer**

„Eine Gefährdung kann dadurch entstehen, daß ein Verkehrsteilnehmer die gesetzlichen Möglichkeiten bis zur letzten Konsequenz ausschöpft, ohne daß der geringste Spielraum zur Fehlerkompensation übrig bleibt.“ (Risser 1985: 29) Hier muss nicht unbedingt eine Gesetzesverletzung vorliegen.

### **3. Missverständliches Verhalten**

„Ein Verkehrsteilnehmer, der sich im Straßenverkehr sicher fortbewegen will, muß in der Lage sein, Verständigungsschwierigkeiten mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden bzw. auszuräumen.“ (Risser 1985: 29) Dennoch kann es zu gefährlichen Situationen kommen, wenn Verkehrsteilnehmer das Verhalten der anderen nicht richtig interpretieren können, „oder ein Nichtverstehen bzw. Mißverstehen deutlich verständlicher Signale“ zu einer falschen Reaktion führt. (vgl. Risser 1988: 46)

Des Weiteren gibt Risser noch drei weitere systematische Aspekte an, die für einen Fahrfehler stehen (vgl. Risser et al. 1991: 32)

**a) kritisches Normverhalten**, wie z.B., dass der gesamte Verkehr eine Straßenpassage mit zu hoher Geschwindigkeit passiert.

**b) häufige Regelverstöße oder gefährliche Handlungen** z.B. das Überqueren einer Kreuzung bei „Dunkelorange“

**c) kritische/problematische Interaktionen**, die regelmäßig zwischen den Verkehrsteilnehmern auftreten können, z.B. Streit um den Vorrang.

„Alle diese Fehler sind als Interaktionsfehler anzusehen, oder (...) als fehlerhafte Interaktion in dem Sinn, daß sie zu Problemen führen können, wenn gerade ein anderer Verkehrsteilnehmer zugegen ist.“ (Risser et al. 1991: 32)

### **5.12.1. Verkehrskonflikte**

Verkehrskonflikte werden immer mit Schwierigkeiten und Problemen der Interaktion und dem Zusammenbruch der Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern gleichgesetzt.

Risser zitiert an dieser Stelle Amussen (1984), der den Verkehrskonflikt definiert als „Situationen, in denen zwei oder mehrere Verkehrsteilnehmer einander zeitlich bzw. räumlich in einem Ausmaß nahe kommen, daß mindestens einer der Beteiligten seine Fahrt-/Gehrichtung durch rasche Geschwindigkeitsveränderungen oder durch einen raschen Richtungswechsel ändern muß, um eine Kollision zu vermeiden. Je später das Manöver einsetzt, desto höher ist die Kollisionsgefahr und desto schwerer ist der Verkehrskonflikt.“ (Risser et.al 1991: 19)

Ein Verkehrskonflikt ist demnach eine Situation, in der zwei oder mehrere Personen sich auf Kollisionskurs zueinander befinden und in der es zu einer Kollision kommt, wenn nicht mindestens einer der Beteiligten eine Vermeidungsaktion unternimmt („evasive action“ = lenken, bremsen, beschleunigen) (vgl. Risser et al. 1991: 32).

Risser schreibt weiters dazu, dass die Schwere eines Konflikts über die Zeitspanne bis zur Kollision definiert wird. Sie wird als Time to Collision (TTC) bezeichnet. Ein leichter Konflikt entspricht demnach einer TTC von weniger als 1,5 Sekunden. Ein schwerer liegt bei einer TTC von mehr als 1,5 Sekunden vor. (vgl. Risser 2007: 45)

#### **5.12.1.1. Leichter bis mittlerer Verkehrskonflikt**

Mindestens ein Teilnehmer ist zu einem kontrollierten Fahrmanöver gezwungen. Die „evasive actions“ (= Brems-, Beschleunigungs- oder Ausweichmanöver) dienen zur Kollisionsvermeidung. Das große Überraschungsmoment fehlt bei einem leichten Verkehrskonflikt. Es bleibt genügend Zeit, um weitere unfallvermeidende Aktionen zu setzen z.B. zu hupen oder zu blinken.

#### **5.12.1.2. Schwerer Verkehrskonflikt (Beinaheunfall)**

Die „evasive action“ erfolgt zu spät und muss sehr rasch und sehr konsequent durchgeführt werden. Nur durch dieses Notmanöver kann ein Unfall vermieden werden. Allerdings kann es zu Sekundärkonflikten kommen, wenn z.B. bei einem Ausweichmanöver oder einer schnellen Bremsung durch Auffahren ein dritter Verkehrsteilnehmer beteiligt wird.

Diskrete Regelverstöße, riskantes und rücksichtsloses Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern z.B. durch „Schneiden“ des Anderen, oder ein zu geringer Abstand können Ausdruck für diesen Zusammenbruch sein. Ebenso sind Wissensdefizite bezüglich der Verkehrsregeln, aber auch mangelndes Verständnis der Bedürfnisse der Anderen, fehlende Aufmerksamkeit, aber auch falsche Reaktionserwartungen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern weitere Faktoren. Ob die fehlerhafte und daher missglückte Kommunikation durch einen Mangel an Willen oder einen Mangel an Fähigkeit (Können) entstanden ist, ist nicht leicht zu unterscheiden. (vgl. Risser 2007: 140)



Schwere Fehler, kritische Verhaltensweisen kommen oft vor, auch ohne Konsequenzen, weil kein anderer Verkehrsteilnehmer da ist.

### **5.12.2. Verkehrsunfall**

„Üblicherweise gehen Unfällen in irgendeinem Aspekt problematisches Verhalten bzw. problematische Interaktion und ein damit verbundener Zusammenbruch der Interaktion voraus. Sehr selten dagegen sind technische Mängel oder Gebrechen die Ursache von Unfällen.“ (Risser et al. 1991: 15)

Risser schreibt, dass es verschiedene Ursachen für Unfälle gibt, diese jedoch alle mit dem menschlichen Verhalten, und damit der Fortbewegung im Straßenverkehr im Zusammenhang stehen. (vgl. Risser 2007: 46)

Neben den Mängeln in der Infrastruktur wie etwa eine aufgebrochene Fahrbahn oder durch einen Sturm abgebrochene Äste, sind auch noch die Verkehrsteilnehmer betreffende Ursachen festzustellen:

- 1. Unangemessene Geschwindigkeit**

(zu schnelles oder zu langsames Fahren)

- 2. Herabgesetzte Aufmerksamkeit**

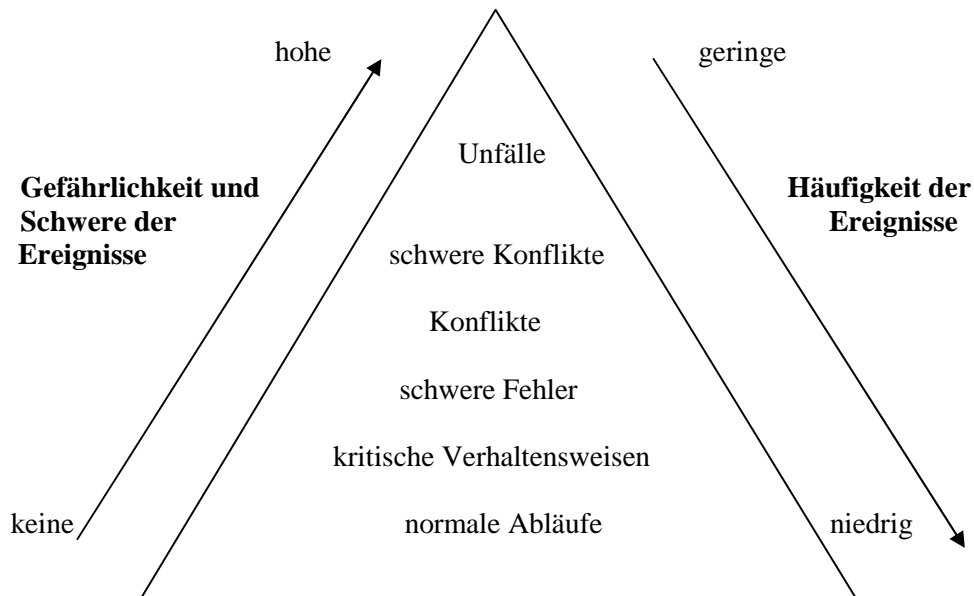
(durch Handytelefonieren, Alkohol, Drogen oder Übermüdung)

- 3. Zusammenbruch der Kommunikation**

(durch Regelverstöße, riskantes Verhalten bis zur Rücksichtslosigkeit)

Risser beschreibt einige Fakten und Erkenntnisse aus der Verkehrsforschung: „Mehr als 90% aller Unfälle liegen in fehlerhaften Handlungsweisen begründet, d. h., es ist der Autolenker – oder Verkehrsteilnehmer – der etwas falsch macht. 20% bis 30% aller Unfälle, in Abhängigkeit von Land und Region, in den Industrieländern sind Alleinunfälle. Alle anderen Unfälle finden unter Beteiligung zweier oder mehrerer Verkehrsteilnehmer statt. Dies macht deutlich, dass in der Mehrzahl der Fälle eine Verantwortlichkeit für

andere vorliegt. Und dies impliziert weiters, dass etwas in der Kommunikation fehlgeschlagen ist“. (Risser 2007: 47)



**Abb. 29:** Unfallpyramide<sup>37</sup>

Missglückt die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern, so kommt es zu einer konfliktreichen Situation, die sich im schlimmsten Fall in einem Verkehrsunfall äußern kann. Unfälle sind jedoch sehr seltene Ereignisse, die aber von einer hohen Gefährlichkeit und Schwere des Ereignisses sind. Am häufigsten kommen normale Abläufe und kritische Verhaltensweisen vor, die meistens keine schwerwiegenden Folgen nach sich ziehen. (Siehe Abb. 29)

## 6. Formelle – Informelle Kommunikation

Den Definitionen nach ist formelle Kommunikation jene Kommunikation, die geplant ist, nicht frei gestaltet werden kann, sondern durch Vorgaben und Regeln einen geregelten Informationsfluss gewährleisten soll. Damit wird die Stabilität gewährleistet, dass sich alle daran halten und in derselben Art und Weise miteinander kommunizieren und interagieren. Somit gibt es eine gewisse Garantie darüber, wie sich die anderen Verkehrsteilnehmer verhalten. Hier hat der Aspekt Vertrauen eine zentrale Funktion. Goffman schreibt

<sup>37</sup> Grafik nach eigener Mitschrift der Vorlesung „Verkehrssoziologie“ – Wintersemester 07/08 – Vortragender Prof. Ralf Risser

darüber, „daß im Straßenverkehr formelle Übereinkünfte eine zentrale Rollen spielen - obgleich natürlich viele informelle Formen der Verständigung mitwirken -, während im Fußgängerverkehr informelle Übereinkünfte dominieren, die häufig eine lockere Kopie der formellen Straßenverkehrsregeln darstellen.“ (Goffman 1982: 30) Dennoch oder gerade deshalb lassen „sogar so formalisierte Kodizes wie der den Straßenverkehr regelnde (...) viele Dinge unausgesprochen.“ (Goffman 1983: 140)

Die informelle Kommunikation ist frei gestaltbar, es wird nichts vorgegeben. Der Inhalt wird ist nicht fix determiniert und wird durch Sozialisation erlernt. Sie geschieht spontan und ist interaktiv, wie Risser auch angemerkt hat, in „mehr oder weniger chaotischen Prozessen in der Praxis“ erlernt werden. (vgl. Risser 2007: 56) Daher ist für Goffman auch der Straßenverkehr als ein raueres und wenig nachsichtiges System anzusehen. (vgl. Goffman 1982). Im Gegensatz zur Straßenverkehrsordnung, wo auch die Sanktionen bei Verstößen schriftlich festgelegt sind, beschreibt Goffman, dass die informell sanktionierten Kodex in der Regel nicht explizit formuliert sind. (vgl. Goffman 1982)

## **7. Resümee theoretischer Teil**

Im theoretischen Teil wurde ausgiebig auf das Thema Kommunikation eingegangen. Neben der historischen Entwicklung der Kommunikation im Straßenverkehr sind auch deren Besonderheiten dargestellt worden. Die Flüchtigkeit der Kommunikationssituation, die Chancenlosigkeit von Sanktionen und das Fehlen von verbaler Kommunikation sind einige der Hauptkennzeichen der interpersonellen Kommunikation im Straßenverkehr.

Sie erfolgt daher zum großen Teil über die nonverbale Ebene. Als Kommunikationsmitteln stehen dem Verkehrsteilnehmer, insbesondere dem Fahrzeuglenker, die optischen und akustischen Signalmöglichkeiten des Autos zur Verfügung. Neben Hupe und Lichtsignale sind auch Fahrgeschwindigkeit

und die räumliche Distanz zwischen den Fahrzeugen zur Verfügung. Nur in seltenen Fällen kann es zur verbalen Kommunikation kommen.

Nonverbale Zeichen und Signale sind allerdings oft missverständlich. Daher sind die Verkehrsteilnehmer gezwungen, sich über deren Bedeutung zu verständigen, bevor es zur tatsächlichen Austausch von Informationen kommen kann. Diese Art der Metakommunikation wird von den Fahrzeuglenkern als erzwungen verstanden und führt im Weiteren zu einer Vermeidung der Kommunikation.

Bis jetzt hat sich noch keine präzise Unterscheidung von formeller und informeller Kommunikation speziell für den Bereich Straßenverkehr herauskristallisiert. Zwar werden beide Kommunikationsarten in der Literatur immer wieder erwähnt, aber die jeweils andere wird implizit als das Gegenteil der jeweiligen anderen vorausgesetzt. Doch wie sieht das in der Praxis, der Verkehrsteilnahme aus? Wie hat sich die Differenzierung von formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr ergeben? Welche weiteren konkreten Unterscheidungen gibt es? Und sind Überschneidungen von formell und informell möglich? Wie ist die praktische Anwendung von formeller und informeller Kommunikation für die Verkehrsteilnehmer? Diese und weitere Fragen sollen im empirischen Teil dieser Arbeit beantwortet werden.

## **II EMPIRISCHER TEIL**

Das Hauptinteresse dieser Arbeit besteht darin, eine genauere Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr herauszuarbeiten und eventuelle Gemeinsamkeiten darzustellen. Der qualitative Zugang schien hierfür am besten geeignet, da er für eine Sondierung der Differenzierung offen genug ist, um den so genannten „blinden Fleck“ durch die Vorwegnahme von Annahmen so gering wie möglich zu halten.

### **8. Die Methoden**

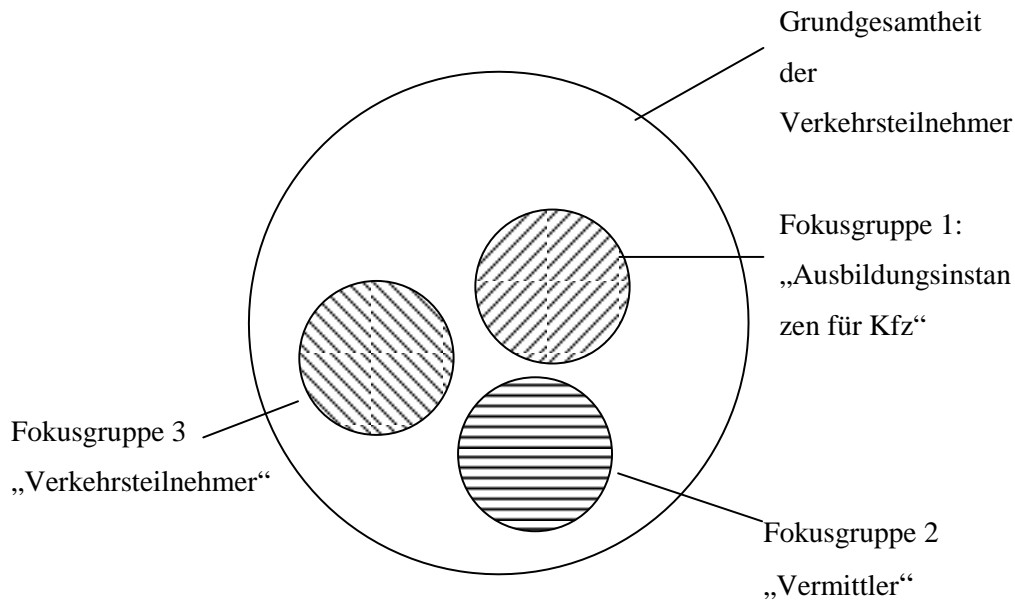
#### ***8.1. Fokusgruppen***

Die Methode der Fokusgruppe ist vor allem im Bereich Marketing, Markt- und Meinungsforschung als Instrument für die Erforschung von Einstellungen und Motiven eingesetzt. Im amerikanischen Raum wird sie oft mit traditionellen Umfragen kombiniert. Ein weiteres Gebiet, in dem Fokusgruppen eingesetzt werden, ist die politische Forschung. Im Bereich der Sozialwissenschaften des deutschsprachigen Raums ist die Fokusgruppe eher unter dem Begriff der Gruppendiskussion und des Gruppenexperiment bekannt.

Fokusgruppen bestehen aus 6 bis 12 Personen, die über ein vorgegebenes Thema diskutieren. Eine Minifokusgruppe kann sich aus 2 bis 6 Personen zusammensetzen. Ziel der Diskussion ist es, möglichst viele verschiedene Motive, Meinungen und Einstellungen zu einem Thema zu sammeln, sowie die unterschiedlichen Sichtweisen der jeweiligen Fokusgruppe, wenn mehrere Fokusgruppen beteiligt sind zu vergleichen und Unterschiede herauszuarbeiten. Des Weiteren kann bei den Gruppendiskussionen auch das

Verhalten der einzelnen Teilnehmer und die gruppenspezifischen Prozesse beobachtet und analysiert werden. Sollte die Diskussion auch noch transkribiert werden, dann ist auch eine inhaltsanalytische Auswertung möglich. Littig thematisiert, dass die Fokusgruppen somit eine „Mittelstellung zwischen den quantitativ und qualitativ orientierten Forschungsmethoden“ einnehmen. (Littig 1997: 3) Sie dienen sowohl der Überprüfung von Hypothesen wie auch für deren Generierung.

Im Fall der vorliegenden Arbeit ergab sich aus Gründen der Planbarkeit und Zeitproblemen der Teilnehmer, dass hier mit einem auf ein Thema fokussierten qualitativen Fragebogen gearbeitet wird. Die Teilnehmer sind speziell nach unterschiedlichen Gruppen aus der Grundgesamtheit der Verkehrsteilnehmer ausgewählt und zu Minifokusgruppen zusammengefasst worden. (Siehe Abb.30) Die einzelnen beantworteten Fragebögen werden im Rahmen der jeweiligen Fokusgruppe ausgewertet und als Gruppenergebnis dargestellt.



**Abb. 30** Grundgesamtheit der Verkehrsteilnehmer

Fokusgruppe 1 sind die Ausbildungsinstanzen für Kfz-Fahrer. Zu diesen zählen neben einem Fahrlehrer, auch ein Fahrprüfer, ein Verkehrspsychologe,

der Nachschulungen von Lenkern durchführt und ein Richter, der die Judikatur und damit die Straßenverkehrsordnung verkörpert.

Die zweite Fokusgruppe setzt sich aus Mitarbeitern von diversen österreichischen Clubs und Vereinen zusammen, die sich mit dem Thema Straßenverkehr befassen. Diese haben eine Vermittlerrolle zwischen dem Autofahrer und der Judikatur bzw. Exekutive, wenn es um Belange der Verkehrsteilnehmer, egal ob nun Kfz-Lenker, Motorrad-, Radfahrer oder Fußgänger, geht.

Die Besonderheit bei diesen beiden oben genannten Fokusgruppen besteht darin, dass sowohl die Mitarbeiter der Verkehrsclubs als auch die Personen, die an der Gruppe „Ausbildungsinstanzen“ teilnehmen, eine Doppelrolle haben. Sie sind sowohl Repräsentanten der jeweiligen Gruppen als auch selber Verkehrsteilnehmer. Da sie aber in ihren jeweiligen beruflichen Rollen angesprochen wurden, bildet sich in ihren Gruppen die Grundtendenz der jeweiligen Gruppe ab.

Fokusgruppe 3 sind die Verkehrsteilnehmer direkt. Sie gehören von ihrem beruflichen Profil her, weder Fokusgruppe 1 noch 2 (Ausbildungsinstanzen und Vermittler) an. Für sie ist die Teilnahme am Straßenverkehr Mittel zum Zweck, da sie sich tagtäglich der Situation Straße und Verkehrsteilnahme aussetzen. Sie repräsentieren die angewandte Kommunikation in der jeweiligen Verkehrssituation mit allen ihren Vor- und Nachteilen.

Auf die Fokusgruppen wird im entsprechenden Teil der Arbeit noch genauer eingegangen.

Abschließend werden die Ergebnisse der beiden Phasen zusammengeführt und nach Möglichkeit die Differenzierungen oder auch Gemeinsamkeiten zwischen formeller und informeller Kommunikation tabellarisch bzw. grafisch dargestellt. Mit den Anmerkungen und Erläuterungen aus dem theoretischen Teil soll das Bild abgerundet und vervollständigt werden.

## **8.2. Die Vorgehensweise**

Für die vorliegende Fragestellung schien der qualitative Zugang am erfolgversprechendsten, da er für eine Sondierung der Differenzierung offen genug ist, um den „blinden Fleck“ durch die Vorwegnahme von Annahmen so gering wie möglich zu halten.

Das weitere Vorgehen besteht nun aus zwei Phasen. Die erste Phase befasst sich mit der Straßenverkehrsordnung, ihren Gesetzestexten, Erläuterungen und Urteilen und der Sondierung der formellen Verhaltens- und Kommunikationsvorschriften durch die Judikatur. Welches Verhalten ist genau geregelt? Gibt es Freiräume für die Verkehrsteilnehmer, die nicht durch Regeln eingegrenzt sind?

Die zweite Phase ist ein als Webapplikation erstellter Fragebogen. Die offenen Fragen werden im Rahmen von drei Fokusgruppen ausgewertet. Wie unterscheiden die Fokusgruppen zwischen formeller und informeller Kommunikation? Gibt es Überschneidungen oder Gemeinsamkeiten? Wie sieht geglückte Kommunikation im Straßenverkehr aus? Welche Beispiele kommen, wenn sie von den Fokusgruppen als missglückt angesehen wird?

### **8.2.1. Phase 1 – Unterscheidung auf Grundlage der Judikatur**

Als Grundlage für die formelle Kommunikation wird in der Literatur immer wieder auf die Regelungen und Normen der Straßenverkehrsordnung verwiesen. In der 1. Phase wird auf Grundlage der StVO und ihrer Gesetzestexte herausgearbeitet, welche Kommunikationsarten und -möglichkeiten der Verkehrsteilnehmer hat, wenn er sich an die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung hält. Mittels der Gesetzestexte und der jeweiligen Erläuterungen und Urteile sollen die formellen Vorschriften für das richtige Agieren und Kommunizieren im Straßenverkehr dargestellt werden. Auch soll der Frage nachgegangen werden, ob es in den Regelungen versteckte oder direkte Hinweise und Vorgaben für die informelle Kommunikation gibt. Somit



entsteht die erste Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation.

### **8.2.2. Phase 2 – Fokusgruppen**

Wenn die formelle Kommunikation über rechtliche Regelungen und Normen vorgegeben wird, ist die logische Schlussfolgerung, dass gerade die Verkehrsteilnehmer, die sich ja ständig im Straßenverkehr in kommunikativen Situationen befinden, die Experten für die informelle Kommunikation sind. Da es um die Gegenüberstellung und Unterscheidung von formeller und informeller Kommunikation geht, wird hier mit drei Fokusgruppen gearbeitet, die alle Bereiche der Verkehrsteilnahme abdecken und somit einen Querschnitt über die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer darstellen.

**Fokusgruppe 1** stellt die rechtlich vorgegebenen Ausbildungsstufen eines motorisierten Verkehrsteilnehmers dar. Vom Fahrlehrer, der einem die ersten Grundzüge des Autofahrens und der Kommunikation im Straßenverkehr beibringt, zum Fahrprüfer, der kontrollierend einwirkt und wo erst durch das Bestehen der Prüfung der Fahrer offiziell berechtigt ist, ein Fahrzeug alleine im Straßenverkehr zu lenken. Sollten schwere Fehler oder Konflikte bei der Verkehrsteilnahme auftreten, so greifen die nächsten zwei Sozialisierungsstufen: der Verkehrspsychologe und im schlimmsten Fall der Richter, die als Sanktionsinstanzen versuchen, den Fahrer zu einem verkehrskonformen Verhalten im Straßenverkehr zu bewegen bzw. ihn notfalls ganz aus dem Verkehr ziehen. Die Fokusgruppe 1 wird nachfolgend unter dem Begriff der Ausbildungsinstanzen geführt.

**Fokusgruppe 2** fasst die Mittler zwischen der Judikatur und dem Verkehrsteilnehmer zusammen. Verkehrs- und Autofahrerclubs und ähnliche Vereine bilden auch die „opinion leader“ der Verkehrsteilnehmer. Sie sind deren Meinungsmacher und Ansprechpartner sowohl für Fragen der Judikatur wie auch für Fragen der Verkehrsteilnahme – also auch für Fragen der Kommunikation.

**Fokusgruppe 3** besteht aus Verkehrsteilnehmern an sich. Sie sind direkt von der Kommunikation betroffen, müssen darauf reagieren bzw. selbst kommunikative Situationen mit anderen initiieren. Sie sind die unmittelbaren Anwender von sowohl formeller als auch informeller Kommunikation.

Abschließend werden die Ergebnisse der beiden Phasen zusammengeführt und – nach Möglichkeit – die Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation tabellarisch gegenüber gestellt. Mit den Anmerkungen und Erläuterungen aus dem Theorieteil soll das Bild abgerundet und vervollständigt wird und zukünftig eine Unterscheidung von formeller und informeller Kommunikation ermöglichen.

#### **8.2.2.1. Online-Fragebogen**

Um das Ganze für alle einheitlich zu gestalten, wurde ein Fragebogen mit offenen Fragen entwickelt. Neben den Fragen zur formellen und informellen Kommunikation gibt es welche als kurzen, allgemeinen Einstieg über die Kommunikation im Straßenverkehr und einige der zu Grunde liegenden Theorie. Der Fragebogen besteht aus 24 Fragen, die in etwa den Themenbereichen der geplanten Gruppendiskussion und den Interviews entsprechen. Der Fragebogen wurde als Webapplikation erstellt und auf dem Server der Universität Wien hochgeladen.

Folgende Überlegungen führten zu der Entscheidung, den Fragebogen online zu stellen und nicht, wie von einigen Teilnehmern erbeten, per Email zu verschicken:

- Ein Versenden der Fragen direkt in einer Email erschien mir zu unprofessionell.
- Es stellte sich im Pretest trotz Anleitung als zu kompliziert heraus, ein Word-Dokument auf den eigenen PC zu speichern, die Fragen auszufüllen, das Dokument wieder abzuspeichern und dann als Anhang per Email zurückzuschicken.

- Einige Firmen erlauben aus Sicherheitsgründen keine Attachments (Email-Anhänge), um sich vor Viren zu schützen.

Die Webapplikation des Fragebogens<sup>38</sup> wurde von Dr. Martin Emsenhuber in HTML mit JavaScript und PHP unter einer Creative-Commons-Lizenz erstellt. Für den Zugangscode wurde ein Zahlengenerator in Excel erstellt, der zufällig große Zahlen erzeugt, die ein Vielfaches von 997 sind. Die letzte Ziffer ist eine Prüfsumme (mit 19\* Stelle gewichtete Quersumme des codes modulo 7). Die Funktion berechnet die Prüfsumme.

Für die Wahl eines Zugangscode zur Webapplikation des Fragebogens gab es folgende Gründe:

Es sollten nur die Mitglieder der Fokusgruppen und ausgesuchte Testpersonen (für den Pretest) einen Zugang zum Fragebogen erhalten. Es wird damit ausgeschlossen, dass Personen, die zufällig die Internetseite besuchen, willkürlich den Fragebogen ausfüllen können.

Gleichzeitig dient der Code als zweifache Kontrolle: einerseits ermöglicht er die Kontrolle, ob der Fragebogen von den Teilnehmern nur angesehen oder auch ausgefüllt wurde, und andererseits mussten die Antworten der jeweiligen Fokusgruppe zugeordnet werden können.

## **9. Phase 1 – Unterscheidung auf Grundlage der Judikatur**

Von der Kommunikation im Straßenverkehr sind, wie auch bei Risser vorweggenommen, „jene Bereiche des Straßenverkehrs ausgeschlossen, bei denen nur auf einer Seite der Mensch steht, auf der anderen Seite jedoch ein (technisches) System.“(Risser 1984) Des Weiteren folgert er, wie bereits erwähnt, dass „Verkehr im eigentlichen Sinn daher die Existenz mehrerer Straßenbenutzer voraussetzt, die dadurch kommunizieren, dass sie zur selben

---

<sup>38</sup> Die Quelltexte der Webapplikation befinden sich im Anhang.

Zeit am selben Ort am Verkehr teilnehmen.“ (Risser 1996: 3) Dennoch kann es zu einer Nicht-Kommunikation kommen, wenn eben technische Systeme, Bodenmarkierungen oder Verkehrszeichen im Spiel sind. Risser nimmt als Beispiel dafür zwei Verkehrsteilnehmer an einer mit Ampel geregelten Kreuzung. Während der eine Verkehrsteilnehmer bei der roten Ampel anhält und der andere bei Grün weiterfährt, kommt es in der Regel zu keiner Kommunikation: die beiden nehmen einander nur indirekt wahr und realisieren den Anderen kaum. Erst durch auffälliges, nicht der Verkehrsordnung entsprechendes Verhalten kann es zur Kommunikation kommen.

Da es sich bei der formellen Kommunikation um eine geregelte Kommunikation handelt, entspricht die Straßenverkehrsordnung (Abkürzung StVO) zum Großteil diesen Kriterien. Die StVO ist ein juristisches Regelwerk, das den Charakter eines Bundesgesetzes hat und für alle Verkehrsteilnehmer das richtige Verhalten und die Kommunikation und Interaktion auf Straßen mit öffentlichem Verkehr regelt. Ebenso regelt ein Teil des Kraftfahrzeuggesetzes (Abkürzung KFG) den Einsatz von nonverbalen Kommunikationsmitteln, wie Blinker, Lichthupe und dergleichen. Die Vorgaben zur formellen Kommunikation der StVO und des KFG dienen der Verkehrssicherheit und dem flüssigen Ablauf im Straßenverkehr. StVO und KFG kommunizieren daher Verhaltensregeln und Normen und auch deren Bedeutungen vom Gesetzgeber zum Verkehrsteilnehmer. Ein Verstoß dagegen hat oft juristische Sanktionen (von Geldstrafen bis hin zu Führerscheinentzug und Haftstrafen) zur Folge.

**Anmerkung:** Gesetzestexte, Urteile und deren Erläuterungen (Erläuterungen nur, soweit es sich um die Erläuterungen zu den Gesetzesvorlagen im Parlament und den parlamentarischen Ausschüssen handelt; Erläuterungen zu Urteilen fallen unter das Urheberrecht) unterliegen nicht dem Copyright und sind daher nachfolgend nur mit den entsprechenden Aktenzeichen oder der Fundstelle (ZVR = Zeitschrift für Verkehrsrecht) gekennzeichnet.

## **9.1. Die Straßenverkehrsordnung**

Die StVO ist als Bundesgesetz in Österreich 1961 in Kraft getreten. Sie ist als juristisches Regelwerk in 13 Abschnitte mit insgesamt 106 Paragraphen eingeteilt. Der erste Abschnitt behandelt eher Allgemeines, wie den Geltungsbereich (§1), Begriffsbestimmungen (§2), den Vertrauensgrundsatz (§3) und Regelungen für die Verkehrssicherheit: Verhalten bei Verkehrsunfällen (§4), Sicherheitsmaßnahmen bei Beeinträchtigung durch Alkohol (§5) und die Benutzung von Bahnübergängen (§6). Im zweiten Abschnitt geht es ganz konkret um die Regelung des Fahrverhaltens. Hier sind die Vorschriften, die für alle Verkehrsteilnehmer Geltung haben, wie die allgemeinen Fahrregeln (§7) – dazu gehören Fahrstreifenwechsel, Überholen, Vorrang, Fahrgeschwindigkeit und auch eine genauere Weisung zum Rechtsfahrgebot. Im dritten Abschnitt geht es um „Bevorzugte Straßenbenützer“ wie Einsatzfahrzeuge und dergleichen. Aber auch Kinder und gehbehinderte Personen werden hier im Speziellen noch angeführt. Der vierte Abschnitt behandelt die Regelung und Sicherung des Verkehrs. Hier geht es um die Bedeutung der Lichtzeichen (Verkehrssampeln), der Straßenverkehrszeichen und der so genannten Verkehrsleiteinrichtungen (Bodenmarkierungen). In den weiteren Abschnitten werden allgemeine Vorschriften über den Fahrzeugverkehr behandelt, ebenso besondere Vorschriften für den Verkehr mit Fahrrädern und Motorfahrrädern, der Fußgängerverkehr, wo das Verhalten der Fußgänger noch genauer behandelt wird. Des Weiteren sind auch geregelt: der Verkehr nicht eingespannter Tiere. (Reiten, Viehtrieb), die Benutzung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken, Verkehrserschwernisse werden behandelt, und schließlich werden auch klar die Zuständigkeiten und Wirkungsordnungen von Behörden und Straßenerhaltern definiert, welche z.B. das Aufstellen von Straßenverkehrszeichen regeln. In den Straf- und Schlussbestimmungen gibt es noch Anleitungen für Sanktionen (Geldstrafen, Führerscheinentzug bis hin zu Haftstrafen), wenn die Regelungen der StVO nicht eingehalten werden.

### **9.1.1. Besonderheiten einer Verkehrsordnung**

Für Geser (1996)<sup>39</sup> hat die Verkehrsordnung eine besondere Stellung und Bedeutung. Verkehrsordnungen sind für ihn nur als „völlig inklusiv konzipiertes Sozialsystem überlebensfähig, da jeder Verkehrsteilnehmer voll integriert werden muss“, weil dieser durch Masse (den biologischen Körper und das Fahrzeug) und kinetische Energie (Geschwindigkeit) eine „potentielle Quelle physischer Fremdgefährdung“ ist. Des Weiteren besitzt die Verkehrsordnung eine maximale Extensität und Intensität der Geltung, die besonders durch den Gebrauch von motorisierten Fahrzeugen und die vorherrschenden Geschwindigkeiten wichtig ist.

Die Extensität der Geltung ist durch dadurch gegeben, dass jedes Individuum zur Verkehrsordnung ungeachtet von sozialem Status und Persönlichkeit Zugang hat. Die Verkehrsordnung ist demnach die offenste Sozialordnung, denn nur eine Zulassungsprüfung (Führerschein) ist für eine Teilnahme erforderlich.

Die Intensität der Geltung manifestiert sich bei Geser „in der Bereitschaft aller Verkehrsteilnehmer ihr physisches Wohlbefinden und auch ihr Überleben vom zuverlässigen Funktionieren solch einer Ordnung abhängig zu machen“ und durch „soziofugale Koordinationen negative Handlungsfolgen (Kollisionen, Verletzungen) zu vermeiden.“

## **9.2. Das Kraftfahrzeuggesetz**

Das KFG regelt hauptsächlich die formalen Angelegenheiten, wie ein Kraftfahrzeug auszusehen hat, Bauart und Ausrüstung eines Kfz, Zulassung, Erteilung und Entziehung der Lenkerberechtigung, Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers und auch die Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern.

---

<sup>39</sup> Geser, Hans (1996): Elementare soziale Wahrnehmung und Interaktion – Ein theoretischer Integrationsversuch, Kapitel 5: Prinzipien der Strukturbildung und sozialen Gesamtordnung kollokaler Systeme, [http://www.geser.net/elin/5\\_3.htm](http://www.geser.net/elin/5_3.htm)

Auch Grundlagen für die Anwendung von Warnzeichen für die formelle Kommunikation sind in der KFG geregelt (§100 KFG).

### **9.3. Formelle Kommunikation in StVO und KFG**

In diesem Kapitel geht es darum, in der StVO und dem KFG nach den Paragraphen zu suchen, bei denen eindeutig die Kommunikation und Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern geregelt wird. So gibt es fixe Bedeutungsvorgaben und Einschränkungen für die nonverbale Kommunikation (u.a. akustisch, optisch) im Straßenverkehr.

#### **§3 StVO - Vertrauensgrundsatz**

- (1) Jeder Straßenbenützer darf vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, Sehbehinderte mit weißem Stock oder gelber Armbinde, offensichtlich Körperbehinderte oder Gebrechliche oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gehaben geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.
- (2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat sich gegenüber Personen, gegenüber denen der Vertrauensgrundsatz gemäß Abs. 1 nicht gilt, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist.

Der §3 der StVO, der Vertrauensgrundsatz, ist laut Risser (1996: 3) „**die** tragende Säule der StVO“ und hat somit eine Sonderstellung, welcher für die formelle Kommunikation und Interaktion im Straßenverkehr wichtig ist. Dieser Paragraphen regelt genau, welcher Personengruppe der Fahrzeuglenker

im Straßenverkehr vertrauen darf bzw. welcher Personengruppe man „**nicht vertrauen darf**“ (§3 Abs.1 StVO) und bei welcher somit eine besondere Art der Kommunikation im Straßenverkehr angebracht ist, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. (§3 Abs. 2 StVO)

Zu den besonderen Personengruppen gehören vor allem Kinder, gebrechliche, körperbehinderte, sehbeeinträchtigte und alte Personen, aber auch Personen, deren Verhalten darauf schließen lässt, dass sie im Straßenverkehr „nicht vorschriftsmäßiges und daher allenfalls die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigendes Verhalten“ (Hoffer 2006: 37) an den Tag legen. (Alkoholisierte und dergleichen.). Für diese Personengruppen ist ein besonderes Verhalten des Fahrzeuglenkers vorgegeben. Auch wird der Fahrzeuglenker von der Judikatur her aufgefordert, dass er vor allem Kinder, die am Straßenrand spielen, nur „**nach entsprechend verlässlicher Kontaktaufnahme**“ vorsichtig und bei Herabsetzung der Geschwindigkeit passieren darf, um so dem auffälligen Verhalten der Kinder Rechnung zu tragen. (OGH 26.6.1979, ZVR 1979/293). Kindern gegenüber findet der Vertrauensgrundsatz auch dann keine Anwendung, wenn sich Erwachsene in ihrer Nähe befinden. Ein eingeschränkter Vertrauensgrundsatz gilt auch bei aus- und einsteigenden bzw. heraneilenden Fußgängern im Haltestellenbereich eines öffentlichen Verkehrsmittels (OGH 25.1.1973, ZVR 1974/101)

Die Bezeichnung „nach entsprechender Kontaktaufnahme“ ist keine klare Anweisung, wie der Kontakt zu der speziellen Personengruppe aufgenommen werden soll, diese fällt in den Rahmen der informellen Kommunikation. Von allen anderen Personen ist zu erwarten, dass sich diese im Straßenverkehr gemäß den Verkehrsvorschriften verhalten.

#### **§ 4 StVO - Verkehrsunfälle**

- (1) Alle Personen, deren Verhalten am Unfallsort mit einem Verkehrsunfall in ursächlichem Zusammenhange steht, haben
- a) wenn sie ein Fahrzeug lenken, sofort anzuhalten,



- b) wenn als Folge des Verkehrsunfalles Schäden für Personen oder Sachen zu befürchten sind, die zur Vermeidung solcher Schäden notwendigen Maßnahmen zu treffen,
- c) an der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken.
- (2) Sind bei einem Verkehrsunfall Personen verletzt worden, so haben die im Abs. 1 genannten Personen Hilfe zu leisten; sind sie dazu nicht fähig, so haben sie unverzüglich für fremde Hilfe zu sorgen. Ferner haben sie die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle sofort zu verständigen. Wenn bei einem Verkehrsunfall, an dem ein Schienenfahrzeug oder ein Omnibus des Kraftfahrlinienverkehrs beteiligt ist, sich erst nach dem Wegfahren des Schienenfahrzeuges bzw. des Omnibusses nach dem Unfall eine verletzte Person meldet, kann auch das Unternehmen, dem das Schienenfahrzeug bzw. der Omnibus gehört, die Polizei- oder Gendarmeriedienststelle verständigen.
- (3) Auch der Zeuge eines Verkehrsunfalles hat, sofern die nach Abs. 2 verpflichteten Personen nicht für erforderliche Hilfe sorgen, den verletzten Personen die ihm zumutbare Hilfe zu leisten. Die Hilfeleistung ist insbesondere dann nicht zumutbar, wenn sie nur unter erheblicher eigener Gefährdung oder Verletzung anderer wichtiger Interessen möglich wäre. Ist der Zeuge zur Hilfeleistung nicht fähig, so hat er unverzüglich für fremde Hilfe zu sorgen. Die gleichen Verpflichtungen wie der Zeuge eines Verkehrsunfalles haben auch Personen, die am Ort eines Verkehrsunfalles dessen Folgen wahrnehmen, es sei denn, daß nach den Umständen am Unfallort die eigene Hilfeleistung oder die Besorgung fremder Hilfe offensichtlich nicht mehr erforderlich ist.
- (4) Jedermann ist unter den im Abs. 3 bezeichneten Voraussetzungen verpflichtet, die Herbeiholung einer Hilfe bei einem Verkehrsunfall zu ermöglichen.
- (5) Wenn bei einem Verkehrsunfall nur Sachschaden entstanden ist, haben die im Abs. 1 genannten Personen die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle vom Verkehrsunfall ohne unnötigen Aufschub zu verständigen. Eine solche Verständigung darf jedoch unterbleiben, wenn die im Abs. 1 genannten Personen oder jene, in deren Vermögen der

Schaden eingetreten ist, einander ihren Namen und ihre Anschrift nachgewiesen haben.

(5a) Wenn nach einem Verkehrsunfall, bei dem nur Sachschaden entstanden ist, eine der im Abs. 1 genannten Personen die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle von dem Unfall verständigt, obwohl dies im Sinne des Abs. 5 nicht nötig wäre, haben die Organe dieser Dienststelle auf Verlangen der betreffenden Person Meldungen über diesen Verkehrsunfall, insbesondere über Unfallsort, Unfallszeit, Lichtverhältnisse, Straßenzustand, Unfallsbeteiligte, nähere Unfallsumstände und verursachte Schäden, entgegenzunehmen.

Gerade bei einem Unfall ist die schnelle Hilfe wichtig. Sowohl Beteiligte, je nach Befinden, aber auch Zeugen oder Vorbeikommende sind verpflichtet, unverzüglich Hilfe zu leisten und ebenso auch fremde Hilfe zu holen. Vor allem Polizei und Rettung sind sofort zu verständigen. Risser (1996) verweist in diesem Fall auf die Literatur, die es jedoch als zulässig ansieht, dass ein Beteiligter auf eine ernst zu nehmende Erklärung eines anderen Beteiligten vertraut, dass dieser sich zum Zwecke der Verständigung von Rettung und Polizei vom Unfallort entfernt.

Wenn es jedoch nur zu Sachschaden gekommen ist, so muss die Polizei nicht zwingend verständigt werden, sofern die Unfallbeteiligten ihre Identitäten und Daten (Name, Adresse, Versicherungsnummer und dergleichen) ausgetauscht haben. In einem solchen Fall wird es zum verbalen (nicht immer höflichen) Austausch zwischen den Beteiligten kommen.

### **§7 Abs.1 /Abs. 2 StVO - Allgemeine Fahrordnung**

(1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt, so weit rechts zu fahren, wie ihm dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer, ohne eigene Gefährdung und ohne

Beschädigung von Sachen möglich ist. Gleise von Schienenfahrzeugen, die an beiden Rändern der Fahrbahn liegen, dürfen jedoch nicht in der Längsrichtung befahren werden, wenn der übrige Teil der Fahrbahn genügend Platz bietet.

- (2) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, insbesondere in unübersichtlichen Kurven, vor Fahrbahnkuppen, bei ungenügender Sicht, beim Überholtwerden und bei Gegenverkehr, hat der Lenker eines Fahrzeuges am rechten Fahrbahnrand zu fahren; er darf hierbei aber nicht Personen gefährden oder Sachen beschädigen.

Beim Vorbeifahren an Fußgebern, die sich entweder knapp neben der Fahrbahn oder auf dieser selbst befinden, ist ein Mindestabstand von zirka einem Meter und bei ungünstigen Verhältnissen auch ein größerer Abstand einzuhalten; ein geringerer Sicherheitsabstand ist nur bei ganz geringer Geschwindigkeit und bei **Konktaufnahme** mit den Fußgebern zulässig (OGH 1.12.1971, ZVR 1972/149). Hier wird wieder explizit in der Judikatur die informelle Kontaktaufnahme gefordert, die sowohl mittels optischen und akustischen Zeichen als auch notfalls mit verbaler Kommunikation erfolgen kann.

#### **§ 10 Abs. 2 StVO - Ausweichen**

- (2) Kann nicht oder nicht ausreichend ausgewichen werden, so sind die einander begegnenden Fahrzeuge anzuhalten. In einem solchen Fall muß jenes Fahrzeug zurückgefahren werden, mit dem dies wegen seiner Art und wegen der örtlichen Verhältnisse leichter möglich ist.

Risser (1996) zeigt auf, dass in dieser Vorschrift die Kommunikation gleich zweimal eine Rolle spielt. „Zum einen allerdings nur mittelbar! - hinsichtlich der Prämisse (denn das Anhaltgebot hängt vom „Nicht-ausweichen-können“, dieses aber auch von subjektiven Momenten ab: auf einer an sich ausreichend breiten Fahrbahn einer Bergstraße können die beiden Lenker deshalb nicht aneinander vorbei fahren, weil der eine sich wegen des ungesicherten talseitigen Fahrbahnrandes nicht getraut, ganz an diesen heranzufahren; er

muss das dem anderen rechtzeitig - insbesondere durch anhalten! - signalisieren), zum anderen – unmittelbar wegen der Klärung der Frage, welcher Lenker zurückfahren muss. Hier kann u.U. sogar der Fall der Notwendigkeit verbaler Kommunikation eintreten!“ (Risser 1996: 5)

In der Judikatur ist keine fixe Regelung vorgegeben, welcher Lenker zurückfahren muss. Auf Bergstrecken, auch solchen, die eine Begegnung wegen der geringen Fahrbreite nicht erlauben, darf der Berganfahrende vom Bergabfahrenden weitestgehende Rücksichtnahme erwarten, doch besteht keine allgemeine Pflicht des Bergabfahrenden, dem Bergauffahrenden den Weg freizugeben. (OGH 3.7.1979, ZVR 1980/124)

### **§ 11. StVO - Änderung der Fahrtrichtung und Wechsel des Fahrstreifens**

- (2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat die bevorstehende Änderung der Fahrtrichtung oder den bevorstehenden Wechsel des Fahrstreifens so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Straßenbenützer auf den angezeigten Vorgang einstellen können. Er hat die Anzeige zu beenden, wenn er sein Vorhaben ausgeführt hat oder von ihm Abstand nimmt.
- (3) Die Änderung der Fahrtrichtung oder der Wechsel des Fahrstreifens ist mit den hierfür bestimmten, am Fahrzeug angebrachte Vorrichtungen anzuzeigen. Sind solche Vorrichtungen nicht vorhanden oder gestört, so ist die Anzeige durch deutlich erkennbare Handzeichen durchzuführen. Wenn diese Zeichen jedoch wegen der Beschaffenheit des Fahrzeuges oder seiner Ladung nicht erkennbar sind, so sind sie mit einer Signalstange zu geben.

In der juristischen Literatur wird darauf hingewiesen, dass die Anzeigepflicht des Spurwechsels nur dann besteht, wenn andere Straßenbenützer vorhanden sind, die durch diesen Verkehrsvorgang beeinträchtigt werden könnten. Als Besonderheit zu dieser Regel ist der Kreisverkehr zu erwähnen, da hier die Anzeigepflicht nur für den aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Lenker besteht.

Wichtig ist auch, dass bei Ausfall der technischen Vorrichtungen für die Änderung der Fahrtrichtung und Wechsel des Fahrstreifens (Blinker) dennoch ein Fortsetzen der Fahrt möglich ist, es muss aber hier zwingend auf andere Kommunikationsmittel (erkennbare Handzeichen, Signalstange) zurückgegriffen werden. Als deutlich erkennbares Handzeichen kommt das Ausstrecken eines Armes in die beabsichtigte Richtung in Betracht. „Ein Einbiegen nach rechts kann von einem links sitzenden Lenker aber auch durch Hochheben und seitliches Abwinkeln des linken Armes angezeigt werden“. (Hoffer, StVO zu § 11 Abs. 3)

Ein Fahrstreifenwechsel hat zu unterbleiben, wenn die bloße Möglichkeit einer Gefährdung oder Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer gegeben ist; eine Behinderung liegt insbesondere dann vor, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer zum Bremsen und Auslenken genötigt wird (OGH 28.6.1978 ZVR 1979/60).

Der Lenker eines Fahrzeuges hat die bevorstehende Änderung seiner Fahrtrichtung zwar so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Straßenbenützer darauf einstellen können, er muss aber darauf achten, dass er nicht durch eine vorzeitige Betätigung des Blinkers andere Verkehrsteilnehmer über seine wahren Absichten in Irrtum führt (OGH 7.1.1975 ZVR 1975/178). Die Anzeige soll demnach weder zu früh noch zu lange erfolgen, um nicht missdeutet zu werden.

Dass in dieser Regel aber auch die nicht geregelte Kommunikation dennoch eine Rolle spielt, zeigt folgende Entscheidung: Die Absicht eines Mopedfahrers, die Fahrtrichtung zu ändern, ist nicht nur aus seinem allfälligen Handzeichen, sondern **aus seinem Gesamtverhalten** zu schließen. (OGH 5.11.1965 ZVR 1966/178)

Wie bei Risser (1996) angemerkt wurde, ist es oft schwierig, eindeutig festzustellen, welcher Lenker den Fahrstreifen wechselt, wenn es zu einer

Verengung der Fahrbahn kommt und zwei Fahrstreifen zu einem zusammengefasst werden. Diese Situation setzt Kommunikation voraus, ist aber mittlerweile durch §11 Abs. 5 StVO mit dem Reißverschlussystem normativ geregelt worden, das eine flüssigere und sicherere Abwicklung des Verkehrs gewährleisten soll.

§11 (5) Wenn auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder nicht zulässig ist oder ein Fahrstreifen endet, es den am weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Wechsel auf den zunächst gelegen verbleibenden Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass diese jeweils im Wechsel einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeugen nachfolgen können (Reißverschlussystem).

Dass dies in der Regel nicht immer eingehalten wird, zeigt die Erfahrung bei Baustellenverengungen oder nach einem Unfall. Ebenso gilt ein zu frühes Einreihen als Verstoß gegen diese Bestimmung. Ein zu frühes Einordnen in den erlaubten Fahrstreifen und das nicht einordnen lassen von anderen Verkehrsteilnehmern führt in der Regel zu kilometerlangen Staus und Verzögerungen.

### **§13 Abs. 3 und §14 Abs. 3 StVO - Einweiser**

§13 Abs. 3 (Einbiegen, Einfahren und Ausfahren)

(3) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, hat sich der Lenker beim Einfahren in Häuser oder Grundstücke und beim Ausfahren aus Häusern oder Grundstücken von einer geeigneten Person einweisen zu lassen.

§14 Abs. 3 (Umkehren und Rückwärtsfahren)

(3) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, muß sich der Lenker beim Rückwärtsfahren von einer geeigneten Person einweisen lassen.

Der Einweiser gibt dem Fahrer, wenn der Lenker wegen der Art des Fahrzeuges oder dessen Ladung die Verkehrssituation nicht einwandfrei überblicken kann, beim Einfahren, Ausfahren oder Rückwärtsfahren Anweisungen, wie der Fahrer sein Fahrzeug zu lenken hat, da dieser selber die Stelle nicht gut genug überblicken kann. Für Risser (1996) stellt das einen Sonderfall dar, da der Einweiser nicht nur mit dem Lenker kommuniziert, sondern auch anderen Verkehrsteilnehmern Signale gibt, damit der von ihm betreute Lenker sein Fahrmanöver ohne Gefährdung der anderen ausführen kann. Ist der Einweiser, obwohl erforderlich, nicht vorhanden, dann kommt die Abgabe eines akustischen Zeichens vor Beginn der Rückwärtsfahrt als Versuch einer Kontaktaufnahme in Betracht (OGH ZVR 1965/5). Der Betätigung eines Blinkers vor dem Beginn der Rückwärtsfahrt kommt die Bedeutung einer dem Abs. 3 gleichwertigen Maßnahme nicht zu (OGH 23.10.1967, ZVR 1969/56).

Muss der Fahrzeuglenker einen Fremden zum Einweisen bitten, so hat es eine körperlich und geistig geeignete Person zu sein, die sich ihrer Aufgabe bewusst ist. Der Einweiser muss die vom Fahrzeuglenker nicht eingesehene Strecke fortlaufend im Auge behalten und ihn durch einen ständigen optischen und akustischen Kontakt zu entsprechendem Verhalten anweisen (OGH 7.11.1967, ZVR 1969/9). Da im Gesetz kein Mindestalter für den Einweiser vorgesehen ist, können auch Kinder als Einweiser fungieren. Dennoch trifft den Lenker die Auswahlschuld. Wer sich von einem unbekannten Passanten einweisen lässt, darf auf die Verkehrsrichtigkeit einer solchen Einweisung nicht vertrauen (OGH 22.9.1976, ZVR 1977/185).

Hier sei nochmals explizit erwähnt, dass der Einweiser zwar auch Anweisungen an andere Fahrer gibt, aber rein rechtlich keine Hand- oder Armzeichen im Sinne der StVO geben darf. Seine Anweisungen sind für die anderen Verkehrsteilnehmer nicht bindend.

Die Einbeziehung eines Einweisers besteht verwaltungsrechtlich nur in den Fällen des §13 Abs. 3 und des §14 Abs. 3. Grundtner (2007) verweist aber

noch darauf, dass die zivil- und strafrechtliche Judikatur dies ohne gesetzliche Grundlage auch in anderen Fällen vorsieht, wie z.B. in einer Vorrangsituation (§19 Abs. 7 und Abs. 8), wenn ein Vortasten nicht mehr möglich ist.

### **§ 15 StVO - Überholen**

- (2) Rechts sind zu überholen:
- a) Fahrzeuge, deren Lenker die Absicht anzeigen, nach links einzubiegen oder zum linken Fahrbahnrand zuzufahren und die Fahrzeuge links eingeordnet haben, ...
- (3) Der Lenker des überholenden Fahrzeuges hat den bevorstehenden Überholvorgang nach § 11 über den Wechsel des Fahrstreifens und nach § 22 über die Abgabe von Warnzeichen rechtzeitig anzuzeigen.

Wichtig ist, dass der Überholende zu Beginn seiner Änderung des Fahrstreifens und nach dem Überholen bei der Rückkehr auf den vor den Überholvorgang benutzten Fahrstreifen dieses rechtzeitig anzeigt (siehe §11 - Blinker, Handzeichen, Signalstange) und die anderen Fahrzeuge weder gefährdet noch behindert. Ein Warnzeichen (akustische Signale und Blinkzeichen: Lichthupe, Hupe) ist vor dem Überholvorgang nur dann abzugeben, wenn es die Verkehrssicherheit im Einzelfall erfordert (OGH 13.9.1979, ZVR 1980/91). Eine Verpflichtung zur Abgabe von Warnzeichen besteht nicht, solange der Überholende auf das vorschriftsmäßige Verhalten des zu Überholenden vertrauen kann (OGH 11.2.1982, ZVR 1983/1).

Das Überholmanöver ist abubrechen, wenn **eine rechtzeitige Kontaktaufnahme** mit dem zu Überholenden nicht möglich ist und somit eine unklare Verkehrslage besteht. Vor allem da Überholen zu einem der gefährlichsten Fahrmanöver gehört und für den gefahrlosen Ablauf dieses Verkehrsvorganges hauptsächlich der Überholende verantwortlich ist, gibt es eine eigene Regelung, unter welchen Bedingungen überholen grundsätzlich verboten ist.



## **§ 16 StVO - Überholverbote**

- (1) Der Lenker eines Fahrzeuges darf nicht überholen:
- b) wenn der Unterschied der Geschwindigkeiten des überholenden und des eingeholten Fahrzeuges unter Bedachtnahme auf allenfalls geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen für einen kurzen Überholvorgang zu gering ist,
- (2) Außer in den im Abs. 1 angeführten Fällen darf der Lenker eines Fahrzeuges nicht überholen:
- c) mehrspurige Fahrzeuge auf Kreuzungen, auf denen der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen (§ 36) geregelt wird; es darf jedoch überholt werden, wenn die Kreuzung auf einer Vorrangstraße durchfahren wird oder wenn rechts zu überholen ist (§ 15 Abs. 2),

Es wird geregelt, dass Überholen schon dann verboten ist, wenn die bloße Möglichkeit einer Gefährdung oder Behinderung (Bremsen oder Ablenken) des anderen Verkehrsteilnehmer gegeben ist (Hoffer 2006: 82).

Nicht nur wenn schlechte Wetter- oder ungünstige Beleuchtungsverhältnisse die Sicht behindern, liegt ungenügende Sicht im Sinne des § 16 Abs. 2 lit b vor, sondern auch wenn andere Verkehrsteilnehmer die Sicht so beeinträchtigen, dass der Fahrzeuglenker, der überholen will, den Verkehrsverlauf nicht völlig überblicken und damit Hindernisse und Gefahren nicht rechtzeitig erkennen kann (OGH 2.12.1966, ZVR 1967/206; OGH 22.9.1966, ZVR 1967/203; OGH 26.1.1977, ZVR 1978/84)

Risser (1996) merkt hierzu an, dass es gerade in solchen Situationen häufig zu Kommunikation kommt; insbesondere LKW-Lenker, aber auch Traktorfahrer, geben Zeichen (Handzeichen oder Rechtsblinken), um eine Möglichkeit zum Überholen trotz fehlender Sicht und gesetzlichen Überholverbotes anzuzeigen. Da diese Zeichengebung gesetzlich nicht geregelt ist, fällt sie nicht in den Vertrauensgrundsatz, daher sollte man sich auf diese informellen Zeichen

nicht verlassen. Befolgt man sie dennoch, so kann dies unter Umständen auch zu einer Haftung aus Mitverschulden des Zeichengebenden Lenkers führen.

### **§ 17 StVO - Vorbeifahren**

(1) Das Vorbeifahren ist nur gestattet, wenn dadurch andere Straßenbenützer, insbesondere entgegenkommende, weder gefährdet noch behindert werden. Für die Anzeige des Vorbeifahrens, die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes und das Vorbeifahren an Schienenfahrzeugen gelten die beim Überholen zu beachtenden Vorschriften (§ 15). An einem entsprechend eingeordneten Fahrzeug, dessen Lenker die Absicht nach links einzubiegen anzeigt (§ 13 Abs. 2), ist rechts vorbeizufahren.

Dieser Paragraph erweitert die mit dem 1.10.1994 eingeführten erweiterten Schutzrechte für „ungeschützte Verkehrsteilnehmer“ (Fußgänger, Radfahrer, Rollschuhfahrer, Inlineskater), die gemäß § 9 Abs. 2 erkennbar einen Schutzweg oder eine Radüberfahrt benützen bzw. benützen wollen.

Auch hier wird von der Judikatur in einer Entscheidung eine nichtgeregelte Kommunikation gefordert: An einem vorschriftswidrig die Fahrbahn benützenden Fußgänger darf **ohne Kontaktaufnahme** in einem Abstand von einem Meter nicht vorbeigefahren werden (OLG Wien 18.2.1971, ZVR 1972/47). Ebenso merkt Risser (1996) an, dass auch an einem in unklarer Position an einer Kreuzung aufgestellten KFZ **nicht ohne Kontaktaufnahme** vorbeigefahren werden darf (OGH ZVR 1967/159).

### **§ 19 Abs. 7 und 8 StVO - Vorrangverzicht**

(7) Wer keinen Vorrang hat (der Wartepflichtige), darf durch Kreuzen, Einbiegen oder Einordnen die Lenker von Fahrzeugen mit Vorrang (die Vorrangberechtigten) weder zu unvermitteltem Bremsen noch zum Ablenken ihrer Fahrzeuge nötigen.

(8) Der Lenker eines Fahrzeuges darf auf seinen Vorrang verzichten, wobei ein solcher Verzicht dem Wartepflichtigen deutlich erkennbar zu machen ist. Das Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges, ausgenommen eines Schienenfahrzeuges in Haltestellen, aus welchem Grund immer, insbesondere auch in Befolgung eines gesetzlichen Gebotes, gilt als Verzicht auf den Vorrang. Der Wartepflichtige darf nicht annehmen, daß ein Vorrangberechtigter auf seinen Vorrang verzichten werde, und er darf insbesondere auch nicht annehmen, daß bei Vorrangverzicht eines Vorrangberechtigten ein anderer Vorrangberechtigter gleichfalls auf seinen Vorrang verzichten werde, es sei denn, dem Wartepflichtigen ist der Vorrangverzicht von Vorrangberechtigten zweifelsfrei erkennbar.

Grundtner (2007) und Risser (1996) erläutern, dass die gegenwärtigen Rechtsvorschriften über Vorrang und Wartepflicht nicht so klar und zweifelsfrei sind, wie dies im Interesse der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erforderlich wäre. Vor allem da bei der Beurteilung der Frage, ob der Vorrangberechtigte auf seinen Vorrang verzichtet habe, es bisher immer wieder zu Missverständnissen zwischen den beteiligten Fahrzeuglenkern gekommen ist, die zu Unfällen und in der Folge zu strafrechtlichen Verurteilungen geführt haben

§ 19 Abs. 8 sagt, der Vorrangsberechtigte dürfe auf seinen Vorrang verzichten. Damit ist eindeutig klargestellt, dass ein Verzicht auf den Vorrang sich immer nur auf den eigenen Vorrang und nicht auch auf den nachfolgender Verkehrsteilnehmer bezieht. Der Wartepflichtige darf den Vorrangverzicht des anderen nicht einfach so annehmen, sondern nur dann fahren, wenn der Vorrangsberechtigte den Vorrangverzicht deutlich und zweifelsfrei erkennbar gemacht hat, z.B. durch Anhalten des Fahrzeuges. Der Vorrangverzicht gilt allerdings nicht, wenn ein Schienenfahrzeug anhält.

Der Vorrangverzicht durch Anhalten des Fahrzeuges setzt nicht voraus, dass der Vorrangsberechtigte denjenigen, zu dessen Gunsten er auf den Vorrang verzichtet, auch wahrgenommen hat (OGH 20.11.1975, ZVR 1977/2). Der

Wartepflichtige darf nicht von vorne herein annehmen, dass der Vorrangberechtigte auf seinen Vorrang verzichten werde; er darf sich erst auf den Vorrangverzicht verlassen, wenn er einen solchen eindeutig erkennen kann (OGH 1.10.1981, ZVR 1982/179).

Die Vorrangbestimmungen gelten nicht (mehr), wenn alle in Betracht kommenden Fahrzeuge angehalten haben, in einem solchen Fall dürfen die betreffenden Lenker ihre Fahrt nur mit besonderer Vorsicht, insbesondere **nach entsprechender Kontaktaufnahme**, wiederaufnehmen. Der durch beiderseitiges Anhalten an einer Kreuzung entstandenen unklaren Rechtslage kann **nur durch Kontaktaufnahme** abgeholfen werden; es gilt gleichteiliges Verschulden, wenn keiner der beiden Lenker das getan hat (OGH 22.9.1977, ZVR 1978/134 und OGH 22.2.1983, ZVR 1983/187). Mit dieser Entscheidung wurde direkt wieder zur nicht geregelten Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern aufgefordert, wobei hierzu auch Handzeichen und notfalls verbale Kommunikation gehören. Ein Handzeichen darf „lässig“ abgegeben werden, wenn es nur deutlich ist (ZVR 1979/118); für den Vorrang aber sind allfällige Verkehrsgewohnheiten auf der betreffenden Kreuzung irrelevant (ZVR 1980/59).

Bei lichtgeregelten Kreuzungen gebe es keinen Vorrangverzicht, da man bei "Grün" weiterzufahren oder einzubiegen habe (ZVR 1980/42). Wie schon in den vorhergegangenen Kapiteln erwähnt, findet an einer grünen Kreuzung keinerlei Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern statt.

## **§20 StVO - Fahrgeschwindigkeit**

- (1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Er darf auch nicht so schnell fahren, dass er andere Straßenbenützer oder an der Straße gelegene Sachen beschmutzt oder Vieh verletzt, wenn dies vermeidbar ist.

Er darf auch nicht ohne zwingenden Grund so langsam fahren, dass er den übrigen Verkehr behindert.

Hier hat der Lenker sich bei der Wahl seiner Fahrtgeschwindigkeit den maßgebenden Umständen anzupassen. Eine genaue Aufzählung, aller Situationen, in denen vorsichtiges und langsames Fahren erforderlich ist, hat der Gesetzgeber unterlassen, weil Vollständigkeit dabei nicht möglich ist. Allerdings wird Fahren auf Sicht extra erwähnt, da hier die Fahrgeschwindigkeit nach den Bremsweg einzurichten ist, d.h. das Fahrzeug muss beim Auftreten eines Hindernisses rechtzeitig anhalten können. Es wird aber auch noch im Speziellen darauf hingewiesen, dass zu langsames Fahren nur dann verboten ist, wenn dadurch andere behindert werden und so die Verkehrssicherheit gefährdet wird.

### **§21 StVO - Verminderung der Fahrgeschwindigkeit**

- (1) Der Lenker darf das Fahrzeug nicht jäh und für den Lenker eines nachfolgenden Fahrzeuges überraschend abbremsen, wenn andere Straßenbenützer dadurch gefährdet oder behindert werden, es sei denn, dass es die Verkehrssicherheit erfordert.
- (2) Der Lenker eines Kraftfahrzeuges hat die Verminderung der Geschwindigkeit den Lenkern nachfolgender Fahrzeuge mit den am Fahrzeug hierfür angebrachten Vorrichtungen anzuzeigen. Sind solche Vorrichtungen nicht vorhanden oder gestört, so ist die Geschwindigkeitsverminderung durch Hochheben eines Armes, wenn diese Zeichen jedoch wegen der Beschaffenheit des Fahrzeuges oder seiner Ladung nicht erkennbar sind, durch Hochheben einer Signalstange anzuzeigen.
- (3) (Anm.: Aufgehoben durch Art I Z 27 BG, BGBl. Nr. 174/1983.)

Unter den in §21 Abs. 2 erwähnten „hierfür angebrachten Vorrichtungen“ sind die Bremsleuchten zu verstehen, die laut den kraftfahrzeugsrechtlichen Bestimmungen (KFG) am Fahrzeug angebracht und funktionsfähig sein

müssen. Ein „nur vom Gas gehen“, eine durch die Bremswirkung des Motors eintretende Geschwindigkeits-Verminderung, muss nicht angezeigt werden.

Diese Vorschrift gilt somit nur für Lenker von Kraftfahrzeugen. Radfahrer können dieser Verpflichtung, ohne die eigene Sicherheit zu beeinträchtigen, nicht nachkommen, ebenso wird bei Fuhrwerken von keiner nennenswerten „raschen“ Geschwindigkeitsverminderung ausgegangen.

Das Nichtfunktionieren von Bremsleuchten an einem fahrenden Kraftfahrzeug stellt eine konkrete Gefahrensituation für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer dar. Durch die technischen Vorgaben des KFG leuchten die Bremslichter bei Betätigung der Bremse auch dann auf, wenn kein anderes Fahrzeug in der Nähe ist - auch wenn eine solche Anzeige nicht nötig wäre. Für Risser (1996) ändert dies nichts an der „kommunikativen Zielsetzung“ dieses Paragraphen, und das automatische Erlöschen der Bremslichter, wenn die Bremse nicht mehr betätigt wird, zeigt somit eindeutig das „Ende der Kommunikation“ an. Allerdings wurde der sich auf die Beendigung der Anzeige beziehende Abs. 3 durch Art. I Z 27 BG, BGBl. Nr. 174/1983 aufgehoben.

## **§ 22 StVO - Warnzeichen**

- |  |
|--|
| <p>(1) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, hat der Lenker eines Fahrzeuges andere Straßenbenützer mit der zum Abgeben von akustischen Warnzeichen bestimmten Vorrichtung durch deutliche Schallzeichen, sofern solche Vorrichtungen nicht vorhanden oder gestört sind, durch deutliche Zurufe zu warnen. Der Lenker darf auch durch Blinkzeichen warnen, wenn sie ausreichen und nicht blenden.</p> <p>(2) Die Abgabe von Schallzeichen (Abs. 1) ist unbeschadet der Bestimmungen über das Hupverbot (§ 43 Abs. 2) verboten, wenn es die Sicherheit des Verkehrs nicht erfordert. Schallzeichen dürfen insbesondere vor Kirchen und gekennzeichneten Schulen und</p> |
|--|

Krankenhäusern sowie zur Nachtzeit nicht länger als unbedingt nötig gegeben werden.

- (3) Der Lenker, der mit einem Kraftfahrzeug mit mehr als insgesamt 9 Sitzplätzen ausschließlich einen Schülertransport gemäß § 106 Abs. 6 zweiter Satz KFG 1967 durchführt, hat dafür zu sorgen, dass an diesem Kraftfahrzeug während der Dauer der ausschließlichen Verwendung für Schülertransporte hinten eine Tafel gemäß § 17 Abs. 2a angebracht ist. In allen anderen Fällen ist die Tafel zu entfernen oder abzudecken. Er hat die Alarmblinkanlage und mindestens zwei am Kraftfahrzeug angebrachte, von hinten sichtbare gelbrote Warnleuchten einzuschalten, wenn das Kraftfahrzeug stillsteht und Schüler ein- oder aussteigen.

Besonders zum Begriff der akustischen Warnzeichen ist hervorzuheben, dass sie zwar wichtig für die Verkehrssicherheit sind, aber ebenso eine Störung der Ruhe hervorrufen oder zum Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer führen können (Erschrecken anderer Verkehrsteilnehmer, Scheuen von Tieren). Im Sinne einer Interessensabwägung dürfen daher Warnzeichen nur dann abgegeben werden, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (VwGH 23.4.1986, ZVR 1988/3). In allen anderen Fällen ist die Abgabe akustischer Warnzeichen zu unterlassen und der Verkehrsteilnehmer sollte sich der optischen Warnzeichen (Lichthupe, Alarmblinker) bedienen. Diese Zeichen sollen jedoch den anderen Verkehrsteilnehmer nicht blenden und sie sollten, vor allem die Blinkzeichen, nicht über einen längeren Zeitraum abgegeben werden.

Wie bei § 21 bereits erwähnt, stellt das Nichtfunktionieren der Bremslichter eine konkrete Gefahrensituation dar, die es dem Lenker des nachfolgenden Kraftfahrzeuges im Interesse der Verkehrssicherheit erlaubt, den betreffenden Verkehrsteilnehmer auf den Ausrüstungsmangel seines Fahrzeuges durch Hupen hinzuweisen (VwGH 23.4.1986, ZVR 1985/85 ZfVB 1987/1/201)

Das „Warnen“ entgegenkommender Fahrzeuge vor einer Radarkontrolle mittels Lichthupe – entspricht zwar der informellen Kommunikation – ist aber

eine nicht für die Verkehrssicherheit erforderliche Abgabe von optischen Warnzeichen – und wird daher durch den 2. Satz des Abs. 1. („der Lenker darf auch durch Blinkzeichen warnen, wenn sie ausreichen und nicht blenden“) und nach Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes als rechtswidrig angesehen, obwohl es keine direkte Vorschrift für das Verbot von Blinkzeichen gibt.

Von diesem Paragraphen nicht betroffen sind die „Blinkzeichen“, die z.B. ein Fußgänger oder ein Radfahrer mittels Reflektoren im Sinne der Verkehrssicherheit abgeben, sofern diese nicht blenden. Risser (1996) erwähnt hierzu speziell, dass auch Warnzeichen der Kommunikation dienen. „Daraus folgt, dass sie weder so spät abgegeben werden dürfen, dass der zu warnende Verkehrsteilnehmer lediglich verwirrt wird (...) noch so früh, dass der Betreffende sie nicht auf sich beziehen kann.“ (Risser 1996: 10)

### **§100 KFG - Warnzeichen**

Als optische Warnzeichen dürfen nur kurze Blinkzeichen mit der im § 22 Abs. 2 angeführten Vorrichtung abgegeben werden; die Bestimmungen des § 99 Abs. 3 bis 5 über die Verwendung von Fern- und Abblendlicht bleiben unberührt. Blinkzeichen dürfen außer mit Alarmblinkanlagen nicht durch längere Zeit abgegeben werden.

Hier wird im Speziellen noch einmal erwähnt, dass Blinkzeichen nicht über einen längeren Zeitraum hinweg abgegeben werden dürfen. Das bedeutet, wie bereits oben auch schon erwähnt, dass sie nur solange abgegeben werden dürfen, wie nicht mit einer im Verhältnis zum Verfehlen des angestrebten Warnerfolges schwerer wiegenden Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu rechnen ist, oder bis der Warnerfolg eingetreten ist, oder bis die Fortsetzung der optischen Warnung offenkundig aussichtslos geworden ist (VwGH 6.3.1979 1367/77, ZfVB 1979/5-6/1950)



Hierzu sei noch der § 102 KFG – Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers - kurz erwähnt, bei denen die Benutzung der Alarmblinkanlage fast ausschließlich auf stehende Fahrzeuge eingeschränkt wird. Nur bei Taxis ist ein Einschalten bei fahrendem Fahrzeug vertretbar, im Hinblick auf betriebsmäßig mögliche Gefahrensituationen. Durch die Fassung der 17. Novelle wurde die Verwendung der Alarmblinkanlage auch dann möglich, wenn der Lenker andere durch sein Fahrzeug gefährden würde oder vor anderen Gefahren warnen will (z.B. Stau), auch wenn das Fahrzeug dabei weiterbewegt wird.

### **§ 23 StVO - Halten und Parken**

(3) Hält der Lenker eines Fahrzeuges vor einer Haus- oder Grundstückseinfahrt, so hat er im Fahrzeug zu verbleiben und hat beim Herannahen eines Fahrzeuges, dessen Lenker die Haus- oder Grundstückseinfahrt benutzen will, die Aus- oder Einfahrt unverzüglich freizumachen.

Diese Bestimmung soll die ungehinderte Aus- und Einfahrt, insbesondere bei Garagen, sicherstellen. Während in der alten Novelle auch noch ein „in der Nähe des Fahrzeuges“ zulässig war, muss der Fahrer nun ausnahmslos im Fahrzeug verbleiben, um jederzeit wegfahren zu können, wenn ein anderer Fahrzeuglenker die Haus- oder Grundstückseinfahrt benutzen will. Der Fahrzeuglenker muss permanent auf andere Verkehrsteilnehmer und deren Signale und Zeichen achten, um rechtzeitig die Aus- oder Einfahrt freizumachen. Daher kommt es gerade in diesen Situationen fast zwangsläufig zu informeller Kommunikation zwischen den beiden Lenkern – unter Umständen auch zu verbaler Kommunikation.

### **§ 36 StVO - Zeichengebung**

(1) Die Behörde hat zur Wahrung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse zu bestimmen, ob und an welcher Stelle der

Verkehr durch Armzeichen oder durch Lichtzeichen zu regeln ist. Sie darf jedoch eine Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (§ 38), die von Haupt- oder Nebenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 aus sichtbar sind, nur dann anordnen, wenn die Eisenbahnbehörde festgestellt hat, daß dagegen keine Bedenken nach § 39 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957, bestehen.

- (2) Die Armzeichen und Lichtzeichen sind von den Organen der Straßenaufsicht (Verkehrsposten), und zwar unter Bedachtnahme auf die jeweilige Verkehrslage und nach den Erfordernissen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, zu geben. Lichtzeichen dürfen jedoch auch automatisch oder von Straßenbenützern ausgelöst werden; die mißbräuchliche Auslösung der Lichtzeichen ist verboten.
- (3) Werden auf einer Straßenstelle die Lichtzeichen automatisch oder von Straßenbenützern ausgelöst (Abs. 2), so sind diese Vorrichtungen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs so einzustellen, daß die Zeichenfolge den auf dieser Straßenstelle bestehenden Verkehrsverhältnissen entspricht.
- (4) Wenn der Verkehr durch Armzeichen oder Lichtzeichen geregelt wird, so gehen diese sowohl den Straßenverkehrszeichen als auch den Bodenmarkierungen vor.

Die Handzeichen dürfen nicht dazu eingesetzt werden, um den Fließverkehr zu behindern oder zu verzögern. Hoffer erwähnt hier speziell zu Abs.2 und Abs.3, daß die Handzeichen nicht eingesetzt werden dürfen, um verkehrspolitische Ziele zu verfolgen (Hoffer, 133) Hier ist noch einmal anzumerken, daß die fixe Bedeutung der Zeichengebung nur durch die Verkehrsposten erfolgt.

Auch können Lichtsignale von Straßenbenützern ausgelöst werden. Für diese verkehrsabhängige Steuerung kommen Kontaktschwellen und Lichtschwellen für den Fahrzeugverkehr und Fahrdrähtkontakte für die Straßenbahnen in Gebrauch. Fußgänger können mittels Druckknöpfen ebenfalls Ampeln steuern und so ihren Willen zur Überquerung der Straßen kundtun. Diese Lichtzeichen

haben die gleiche Rechtswirksamkeit, wie wenn sie von einem Verkehrsposten ausgelöst worden wären. Es gilt jedoch dasselbe wie für die Handzeichen: sie dürfen nicht missbräuchlich verwendet werden, da sie auf die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs im geregelten Bereich abzielen.

#### **§ 41 StVO - Hilfszeichen**

(1) Wird der Verkehr durch Armzeichen oder Lichtzeichen geregelt, so sind die Organe der Straßenaufsicht berechtigt, durch leicht verständliche und gut wahrnehmbare Zeichen Straßenbenützern von einer solchen Regelung abweichende Anordnungen zu geben (Hilfszeichen).

Im Bereich eines Grenzüberganges dürfen solche Hilfszeichen auch die mit der Grenzabfertigung betrauten Organe geben.

(2) Hilfszeichen dürfen nur gegeben werden, wenn

a) es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert und

b) ihre Befolgung ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.

(3) Die Straßenbenutzer, denen Hilfszeichen gegeben werden, haben sie nur zu befolgen, wenn dies ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.

Hier wird darauf verwiesen, dass die Organe der Straßenaufsicht Hilfszeichen verwenden dürfen. Diese sind **leicht verständliche und gut wahrnehmbare Zeichen**, die von den sonstigen Regelungen abweichend sind. Hilfszeichen dürfen sich an mehrere Straßenbenutzer richten. Dennoch darf man sich lt. Abs. 3 nicht ohne weiteres darauf verlassen, sondern nur wenn es dadurch zu keiner Gefährdung von Personen oder Sachbeschädigung kommt.

## § 50 /12 StVO - Gefahrenzeichen "KINDER"

Dieses Zeichen zeigt Stellen z.B. in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Spielplätzen an, wo sich häufig Kinder aufhalten



**Abb. 31:** „Kinder“

Die Gefahrenzeichen (lt. §49) kündigen an, dass sich in der Fahrtrichtung auf der Fahrbahn Gefahrenstellen befinden. Die Lenker von Fahrzeugen haben sich in geeigneter Weise, erforderlichenfalls durch Verminderung der Geschwindigkeit, der angekündigten Gefahr entsprechend zu verhalten.

Dieses Gefahrenzeichen ist von spezieller Bedeutung, da der gemäß §3 normierte Vertrauensgrundsatz nicht gegenüber Kindern gilt. Demnach muss ein Fahrzeuglenker nach dem Gefahrenzeichen „Kinder“ nicht nur mit höherer Wahrscheinlichkeit als sonst mit dem Auftauchen von Kindern, sondern auch damit rechnen, dass sich diese unvorsichtig bzw. unvorschriftsmäßig verhalten. Der Lenker hat sich daher besonders vorsichtig zu verhalten und muss gemäß §3 **nach entsprechender Kontaktaufnahme** vorsichtig und durch Herabsetzung der Geschwindigkeit passieren, um so dem auffälligen Verhalten der Kinder Rechnung zu tragen (OGH 26.6.1979, ZVR 1979/293).

## §52 StVO - Vorschriftzeichen

- (1) Die Vorschriftszeichen sind vor der Stelle, für die sie gelten, anzubringen. Gilt die Vorschrift für eine längere Straßenstrecke, so ist das Ende der Strecke durch ein gleiches Zeichen, unter dem eine Zusatztafel mit der Aufschrift „ENDE“ anzubringen ist, kenntlich zu machen, sofern sich aus den Bestimmungen des § 52 nichts anderes ergibt. Innerhalb dieser Strecke ist das Zeichen zu wiederholen, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert. Gilt ein Überholverbot oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Straßenstrecke von mehr als 1 km, so ist bei den

betreffenden Verkehrszeichen die Länge der Strecke mit einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. b anzugeben, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert; dies gilt für allfällige Wiederholungszeichen sinngemäß.

#### **§ 52/14 StVO - „Hupverbot“**

Die Verwendung des Schallzeichens Hupe ist in diesem Bereich verboten.



**Abb. 32:** Hupverbot

Das Verkehrszeichen Hupverbot zeigt an, dass die Verwendung des Schallzeichens Hupe in diesem Bereich verboten ist, wenn zur Abwendung einer Gefahr von einer Person ein anderes Mittel ausreicht. Das heißt, dass in diesen Bereichen der Einsatz der Hupe nicht für die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung steht, sondern die Gefahrensituation im Notfall durch Abbremsen oder Lichtzeichen entschärft werden muss. Das „Abläuten“ der Straßenbahnen fällt nicht unter das Hupverbot, jedoch aber z.B. die Fahrradklingel. Die Zusatztafeln mit der Angabe bestimmter Stunden zeigt die Geltungsdauer des Verbotes an. Das Ende dieses Verbotes ist durch das gleiche Zeichen mit der Zusatztafel „Ende“ kenntlich zu machen.

#### **§ 53/2 StVO - Hinweiszeichen "Spital"**

Dieses Zeichen weist auf eine Heilstätte oder auf ein Krankenhaus hin. Jeder Lärm ist zu vermeiden, es muss damit gerechnet werden, dass Kranke und Gebrechliche die Straße überqueren



**Abb. 33:** „Spital“

Die Hinweiszeichen weisen auf verkehrswichtige Umstände hin. Dieses Zeichen macht auf eine Heilstätte oder auf ein Krankenhaus aufmerksam. Jeder Lärm ist zu vermeiden, es muss damit gerechnet werden, dass Kranke und Gebrechliche die Straße überqueren. Da der Vertrauensgrundsatz gegenüber Gebrechlichen nicht gilt (§3), ist besondere Vorsicht beim Befahren der anschließenden Strecke anzuwenden. Auch hier hat eine **„entsprechend verlässliche Kontaktaufnahme“** mittels Geschwindigkeitsreduktion oder sogar verbaler Kommunikation zu erfolgen.

### **§ 76 StVO - Verhalten der Fußgänger**

- (1) Fußgänger haben, auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, auf Gehsteigen oder Gehwegen zu gehen; sie dürfen nicht überraschend die Fahrbahn betreten. (...)
- (4) An Stellen, wo der Verkehr weder durch Arm- noch durch Lichtzeichen geregelt wird, dürfen Fußgänger
  - a) einen Schutzweg nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend betreten,
  - b) wenn ein Schutzweg nicht vorhanden ist, erst dann auf die Fahrbahn treten, wenn sie sich vergewissert haben, daß sie hierbei andere Straßenbenutzer nicht gefährden.

Nicht nur das Verhalten der Autofahrer ist in der StVO geregelt, sondern auch, wie sich die Fußgänger richtig zu verhalten haben.

## ***9.4. Übergang zur informellen Kommunikation***

### **9.4.1. Entsprechende Kontaktaufnahme**

Wie aus einigen Erläuterungen und Urteilen ersichtlich ist, lässt die StVO den Verkehrsteilnehmern einigen Freiraum, um sich in gewissen Situationen noch

weitere Informationen holen und sich so ordnungsgemäß verhalten zu können. Die juristischen Formulierungen dafür lauten: „nach entsprechender/ verlässlicher/ rechtzeitiger Kontaktaufnahme“. (Siehe Tabelle 1)

|         |                     |   |
|---------|---------------------|---|
| §3      | Vertrauensgrundsatz | Der Fahrzeuglenker darf vor allem Kinder, die am Straßenrand spielen, nur <b>„nach entsprechend verlässlicher Kontaktaufnahme“</b> vorsichtig und bei Herabsetzung der Geschwindigkeit passieren, um so dem auffälligen Verhalten der Kinder Rechnung zu tragen. (OGH 26.6.1979, ZVR 1979/293).   |
| §15     | Überholen           | Das Überholmanöver ist abubrechen, wenn <b>eine rechtzeitige Kontaktaufnahme</b> mit dem zu Überholenden nicht möglich ist und somit eine unklare Verkehrslage besteht.   |
| § 17    | Vorbeifahren        | An einem vorschriftswidrig die Fahrbahn benützenden Fußgänger darf <b>ohne Kontaktaufnahme</b> in einem Abstand von einem Meter nicht vorbeigefahren werden (OLG Wien 18.2.1971, ZVR 1972/47)<br>An einem in unklarer Position an einer Kreuzung aufgestellten KFZ darf <b>nicht ohne Kontaktaufnahme</b> vorbeigefahren werden (OGH ZVR 1967/159). |
| §19/7+8 | Vorrangverzicht     | Der durch beiderseitiges Anhalten an einer Kreuzung entstandenen unklaren Rechtslage kann <b>nur durch Kontaktaufnahme</b> abgeholfen werden; es gilt gleichteiliges Verschulden, wenn keiner der beiden Lenker das getan hat (OGH 22.9.1977, ZVR 1978/134 und OGH 22.2.1983, ZVR 1983/187).  |
| §50/12  | Kinder              | Der Lenker hat sich daher besonders vorsichtig zu verhalten und muss gemäß §3 <b>nach entsprechender Kontaktaufnahme</b> vorsichtig und durch Herabsetzung der Geschwindigkeit passieren, um so dem auffälligen Verhalten der Kinder Rechnung zu tragen (OGH 26.6.1979, ZVR 1979/293).  |
| §53/2   | Spital              | Im Spitalsbereich ist mit kranken und älteren Menschen zu rechnen, daher hat eine <b>„entsprechend verlässliche Kontaktaufnahme“</b> und damit <b>informelle Kommunikation</b> mittels Geschwindigkeitsreduktion oder sogar verbaler Kommunikation zu erfolgen.   |

**Tabelle 1:** „Entsprechende Kontaktaufnahme“

Wie diese im Endeffekt auszusehen hat, bleibt dem Verkehrsteilnehmer selbst überlassen. Die Möglichkeiten dafür bestehen in den bereits normierten Kommunikationsmöglichkeiten der StVO: Geschwindigkeitsänderung (meist Verminderung), Licht- oder akustische Signale. Ebenso ist aber auch in manchen Fällen eine verbale Kontaktaufnahme möglich.

|                |                            |   |
|----------------|----------------------------|---|
| § 11           | Änderung der Fahrtrichtung | Auf die Absicht eines Mopedfahrers, die Fahrtrichtung zu ändern, ist nicht nur aus seinem allfälligen Handzeichen, sondern <b>aus seinem Gesamtverhalten</b> zu schließen (OGH 5.11.1965, ZVR 1966/178)   |
| §10/2          | Ausweichen                 | Auf Bergstrecken, auch solchen, die eine Begegnung wegen der geringen Fahrbreite nicht erlauben, darf der Berganfahrende vom Bergabfahrenden weitestgehende Rücksichtnahme erwarten, doch besteht keine allgemeine Pflicht des Bergabfahrenden, dem Bergauffahrenden den Weg freizugeben. (OGH 3.7.1979, ZVR 1980/124)<br>Hier kann es zur verbalen Kommunikation kommen, wenn sich die Lenker erst einigen müssen, wer zurückfahren muss.  |
| §13/3<br>§14/3 | Einweiser                  | Ist der Einweiser, obwohl erforderlich, nicht vorhanden, dann kommt die Abgabe eines akustischen Zeichens vor Beginn der Rückwärtsfahrt als Versuch einer Kontaktaufnahme in Betracht (OGH ZVR 1965/5)<br>Der Einweiser muss die vom Fahrzeuglenker nicht eingesehene Strecke fortlaufend im Auge behalten und ihn durch einen ständigen optischen und akustischen Kontakt zu entsprechendem Verhalten anweisen (OGH 7.11.1967, ZVR 1969/9) |
| §23            | Halten und Parken          | Der Fahrzeuglenker muss permanent auf andere Verkehrsteilnehmer und deren entsprechenden Signale und Zeichen achten, um dann Rückschlüsse ziehen zu können, wann er die Aus- oder Einfahrt freizumachen hat. Hier besteht auch die Möglichkeit, dass es zur verbalen Kommunikation kommen kann.   |

**Tabelle 2:** „Gesamtverhalten und Einweiser“

Zusätzlich gibt es einige Paragraphen, in denen die Urteile und Erläuterungen andere Formulierungen einsetzen, die ebenfalls auf eine Erweiterung des juristischen Kommunikationsbegriffes schließen lassen. (siehe Tabelle 2)

#### 9.4.2. Praeter Legem

Die eben genannten Formulierungen „verlässliche Kontaktaufnahme“, aber auch die Begriffe „rechtzeitig“, „situationsangepasst“, „entsprechende Signale“ sind sehr unscharf von der Judikatur formuliert. Sie bieten dem Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit, selbst zu entscheiden, welches Verhalten oder welche Signale „rechtzeitig“, „verlässlich“, „situationsangepasst“ oder auch „entsprechend“ sind. Risser schreibt dazu, dass diese Entscheidungsfreiheit jeder Einzelne mit den eigenen Gewohnheiten und



eigenen Regeln ausfüllt. „Aus der Abstimmung dieser privaten Regeln aufeinander ergeben sich die ortsüblichen Verhaltensgewohnheiten der Verkehrsteilnehmer: die (lokalen) informellen Regeln.“ (Risser 1988: 41)

Mit diesem Verhalten muss der Verkehrsteilnehmer nicht automatisch den Verkehrsregeln und damit der formellen Kommunikation widersprechen. „Sie sind, soweit es lediglich darum geht, daß der Gesetzestext unterschiedliche Auslegungsmöglichkeiten zulässt, durchaus als Ergänzung zu den legalen Normen zu sehen.“ (Risser 1988: 41)

Die Judikatur bezeichnet dieses als „*praeter legem*“. Hierunter sind Verhaltensweisen und Handlungen zu verstehen, die an sich so nicht im Gesetz stehen, also am Rechtsstandpunkt „vorbeigehen“, diesem aber nicht widersprechen.

Dennoch kommt es im Straßenverkehr oft vor, dass die Verkehrsteilnehmer Verhaltensweisen setzen, die eindeutig im Gegensatz zu den gesetzlichen Regelungen stehen. Hier runter fällt z.B. das Warnen mit Lichthupe vor dem Radar. Sie werden von den Kfz-Lenkern oft aus „Höflichkeit“ oder Solidarität gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern gemacht, oder auch, um schneller seine eigenen Ziele verfolgen zu können. Auch die eigenen Gefühle wie Selbstwert und Aggression spielen in diesem Bereich eine große Rolle.

Hier und mit den Handlungen aus dem Graubereich des *praeter legem* beginnt die informelle Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern.

### **9.4.3. Informelle Kommunikation**

Die informelle Kommunikation ist im Gegensatz zur formellen frei gestaltbar und nicht fix vorgegeben. Sie wird durch Sozialisation erlernt, passiert spontan und interaktiv. Ihr Inhalt ist nicht unbedingt sachdeterminiert – man kann damit Gefühle wie z.B. Unmut über das Fahrverhalten des Anderen ausdrücken. Die Verkehrsteilnehmer können damit schnell und effektiv mit

den anderen Verkehrsteilnehmern in Kontakt treten, und dies dient im Straßenverkehr dem Durchsetzen der eigenen Ziele und Bedürfnisse.

Dennoch stehen dem Verkehrsteilnehmer für die informelle Kommunikation zusätzlich zu den StVO-gerechten nonverbalen Mitteln (optische und akustische Zeichen) auch noch weitere nonverbale Möglichkeiten (Geschwindigkeit, Mimik und Gestik), und – in seltenen Fällen verwendet – auch die verbale Kommunikation zur Verfügung.

Ein großer Problemfaktor im Straßenverkehr ist, dass Missverständnisse fast immer vorgegeben sind und dies gerade im Straßenverkehr oft mit Sach-, aber auch Personenschaden in Folge eines Unfalls einhergeht. Dies passiert dann, wenn die informelle Kommunikation nicht glückt, und sich der andere Verkehrsteilnehmer gesetzeskonform verhält. Ein Beispiel: Ein Autofahrer bedrängt auf der Autobahn in der dritten Fahrspur ein anderes Auto mit der Lichthupe, ihm doch Platz zu machen. Reagiert der andere Verkehrsteilnehmer im Sinne der Bedeutung, die diese Zeichengebung in der informellen Kommunikation besitzt, hat er zwei Möglichkeiten: entweder er macht Platz und weicht auf die Mittelspur aus oder er ignoriert den hinter ihm Fahrennden und bleibt auf der äußeren Spur. Die informelle Zeichengebung mittels Lichthupe (mit der Information „Mach Platz für mich“), ist dann missglückt, wenn sich der vordere Verkehrsteilnehmer vorschriftsmäßig verhält und das Zeichen Lichthupe im Sinne der Vorgaben der StVO als Warnzeichen versteht - „Gefahr, Vorsicht! Fahr langsamer“ - und daher auf die Bremse tritt und so seine Geschwindigkeit drastisch verringert. In solchen Situationen kann es leicht zu einem Auffahrunfall kommen.

Die Besonderheit der informellen Kommunikation im Straßenverkehr liegt darin, dass sie die gleichen Kommunikationsmittel wie die formelle Kommunikation benutzt, aber ihr Einsatz in großer Diskrepanz zur StVO steht und fast immer vorschriftswidrig erfolgt.

## **10. Phase 2 – Fokusgruppeninterviews**

Diese Phase wendet sich direkt und indirekt an die Verkehrsteilnehmer. Da sie diejenigen sind, die durch ihre Teilnahme am Straßenverkehr permanent den dortigen kommunikativen Situationen ausgesetzt sind, diese erzeugen, durchleben oder vermeiden, ist ihre Sichtweise von Kommunikation für die Fragestellung dieser Arbeit unabdingbar. Sie sind die eigentlichen Experten für die Kommunikation im Straßenverkehr.

Um eine Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation treffen zu können – oder gegebenenfalls auch Gemeinsamkeiten herausarbeiten zu können, wurde die Gesamtheit aller Verkehrsteilnehmer hier als alle Menschen definiert, die direkt im Straßenverkehr als motorisierter, aber auch als nicht motorisierter (Fußgänger, Radfahrer und dergleichen) Teilnehmer mit kommunikativen Situationen konfrontiert sind. Zu dieser Gesamtheit gehören aber auch jene Personen, die sich u.a. auch indirekt mit dem Thema Straßenverkehr auseinander setzen, etwa als Mitglied oder Mitarbeiter eines Autofahrerclubs, oder die von Berufs wegen mit der Ausbildung und dem Erlernen von richtigem Verhalten und damit auch der richtigen Kommunikation im Straßenverkehr betraut sind. Meist haben diese Personen sogar eine Doppelfunktion, da sie sowohl indirekt mit dem Thema Straßenverkehr in ihrem Beruf als auch direkt als Verkehrsteilnehmer an sich zu tun haben. In der heutigen Zeit kann sich kaum jemand mehr dem Straßenverkehr entziehen und jeder ist Teilnehmer am Straßenverkehr.

### ***10.1. Die Fokusgruppen***

Aus dieser Gesamtheit an Verkehrsteilnehmern haben sich drei Fokusgruppen herauskristallisiert.

### **10.1.1. Fokusgruppe 1: Ausbildungsinstanzen**

Zu dieser Gruppe gehören Fahrschulen und Fahrlehrer, Fahrprüfer, Verkehrspsychologen, die Nachschulungen machen, und Richter, die mit der Judikatur von Verkehrsunfällen zu tun haben. Diese Personen sind Vertreter der offiziellen Sichtweise von Straßenverkehr und zeigen auch eine Art historische Entwicklung auf, die vor allem motorisierte Verkehrsteilnehmer in einer Art der „Verkehrserziehung“ durchlaufen müssen, wobei sie mit den offiziellen Regeln im Straßenverkehr konfrontiert werden. Will jemand ein Auto fahren, so muss er zuerst in die Fahrschule. Mit der Fahrprüfung bekommt er die Erlaubnis, sich alleine im Straßenverkehr zu bewegen. Bei Verkehrskonflikten oder anderen Fehlverhalten in Zusammenhang mit dem Straßenverkehr muss der Verkehrsteilnehmer entweder zu einer Nachschulung bei einem Verkehrspsychologen gehen oder sich sogar vor Gericht verantworten.

Im Rahmen der Machbarkeit der Diplomarbeit haben in dieser Fokusgruppe jeweils ein Fahrlehrer, ein Fahrprüfer, ein Verkehrspsychologe und ein Richter mitgearbeitet. Da alle Teilnehmer anonym bleiben wollen, sind hier keine Namen oder Firmen genannt.

### **10.1.2. Fokusgruppe 2: Vermittlungsinstanzen**

Zu dieser Gruppe zählen die Verkehrs- und Autofahrerclubs und andere Vereine und Gruppierungen, die sich mit dem Straßenverkehr und den Verkehrsteilnehmern auseinander setzen. Sie sind die Meinungsmacher und Ansprechstellen für alle, die Fragen zum Thema Verkehr haben. Ebenso haben sie dadurch eine Mittlerrolle zwischen der Judikatur und den Verkehrsteilnehmern. Sie stehen beiden Seiten zur Verfügung: sie informieren über juristische Regelungen und Normen und stehen den Verkehrsteilnehmern mit fachlichem und juristischem Rat zur Seite. Zu ihren Aufgaben gehört auch das Sammeln von Informationen zu verkehrsspezifischen Themen wie Drogen und Alkohol am Steuer, Verhalten als Beifahrer, Unfallvermeidung,

Stauwarnungen und Informationen über Regelungen auf den Straßen im Ausland und dergleichen.

Im Rahmen der Diplomarbeit wurden hier mehrere Verkehrsclubs, Vereine und Gruppierungen angeschrieben, wovon sich drei zur Mitarbeit bereit erklärt haben, aber anonym bleiben wollen.

### **10.1.3. Fokusgruppe 3: Verkehrsteilnehmer**

Wer, wenn nicht die Verkehrsteilnehmer an sich, sind direkt in die kommunikativen Situationen involviert. Keiner, der einen Gehweg oder die Straße betritt, ist davon ausgeschlossen. Gerade diese Gruppe ist gezwungen, beide Arten der Kommunikation – formelle und informelle – im Straßenverkehr anzuwenden. Sie sind sozusagen die Experten für die Kommunikation im Straßenverkehr.

Es haben sich drei Personen gefunden, die ihre Teilnahme an der Fokusgruppe zugesagt haben. Es wurde keine bewusste Gewichtung der Teilnehmer vorgenommen, jedoch handelt es sich um einen 60jährigen Mann, der sowohl mit dem Auto als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist und über viel Fahrpraxis verfügt, eine 30jährige Verkehrsteilnehmerin, die fast ausschließlich mit dem Auto unterwegs ist, und einen 25jährigen Mann, der für die Fortbewegung nur das Fahrrad und in seltenen Fällen die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt.

Die Auswertung der drei Fokusgruppen erfolgt im Rahmen der jeweiligen Gruppe und ist auf Grund der geforderten und zugesicherten Anonymität nicht auf die einzelnen Teilnehmer der jeweiligen Gruppen zurückzuführen. Die Aussagen gelten daher für die gesamte Gruppe. Es bestand jedoch für jeden die Möglichkeit, die zugesicherte Anonymität auf eigenen Wunsch in eine konkrete Nennung der Person bzw. des Vereins umzuwandeln. Es kann hier jedoch vorweggenommen werden, dass keiner der Teilnehmer von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht hat.

## **10.2. Der Fragebogen**

Hier werden kurz die jeweiligen Fragen des Fragebogens vorgestellt:

**1. Paul Watzlawick sagt: "Man kann nicht *nicht* kommunizieren." Wie sieht das in Bezug auf den Straßenverkehr aus? Bitte erläutern Sie Ihre Sichtweise.**

**2. Was fällt alles unter "Kommunikation im Straßenverkehr"? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Die Fragen 1 und 2 dienen als Einstieg ins Thema und ersetzen sozusagen die einleitenden Worte der Gruppendiskussion. Diese Fragen sollen auch die theoretischen Grundlagen bestätigen.

**3. Warum ist Ihrer Ansicht nach interpersonelle Kommunikation, also die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern, für das Funktionieren des Systems Straßenverkehr wichtig? Bitte begründen Sie.**

**4. Welche Bedingungen unterscheiden die Kommunikation im Straßenverkehr von der alltäglichen Kommunikation?**

**5. Wann ist Kommunikation im Straßenverkehr geglückt? Bitte nennen Sie Beispiele.**

**6. Wann missglückt die Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Diese vier Fragen richten sich gezielt nach den Unterschieden zwischen alltäglicher Kommunikation und der Kommunikation im Straßenverkehr, wobei hier noch nach Gelingen und Misslingen differenziert wird

**7. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr positiv? Bitte nennen Sie Beispiele.**

**8. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr negativ? Bitte nennen Sie dafür einige Beispiele.**

Beide Fragen zielen direkt auf die interpersonelle Kommunikation ab und fragen beide Seiten, die positive und die negative Beeinflussung, getrennt ab, weil nicht immer das Gegenteil des Positiven automatisch das Negative ist.

**9. Wie stark beeinflussen die folgenden Faktoren die Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte bewerten Sie nach dem System 1 = sehr stark bis 5 = gar nicht.**

Handy - Medikamente - Musik - Alkohol - Drogen - Mitfahrer - Routine beim Fahren - Fahrassistenzsysteme (Navi usw.)

Da die Kommunikation sehr leicht durch Störfaktoren beeinflusst werden kann, sollen hier einige der gängigsten Störfaktoren, die die Verkehrsclubs angeben, abgefragt werden. Sie können sowohl auf die formelle als auch auf die informelle Kommunikation störend einwirken.

**10. Wie würden Sie formelle Kommunikation im Straßenverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

**11. Wie würden Sie die informelle Kommunikation im Straßenverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Die Fragen 10 und 11 stellen formelle und informelle Kommunikation im Straßenverkehr direkt gegenüber. Die Frage nach Beispielen soll eine genauere Differenzierung ermöglichen oder allenfalls feststellen, dass keine Differenzierung von den Verkehrsteilnehmern vorgenommen wird.

**12. Wo gibt es Konflikte / Widersprüche zwischen formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

**13. Was ist wichtiger: die formelle oder die informelle Kommunikation? Bitte begründen Sie Ihre Antwort.**

Beide Fragen fordern zu einer direkten Gegenüberstellung und einer Gewichtung der beiden Kommunikationsarten auf.

**14. Welche Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?**

**15. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.**

**16. Wie kann die formelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?**

**17. Welche Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?**

**18. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.**

**19. Wie kann die informelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?**

Die Fragenblöcke 14 bis 16 und 17 bis 19 befassen sich mit der Möglichkeit von Verstößen, der Reaktion und der Sanktion darauf im Zusammenhang mit formeller und informeller Kommunikation. Frage 16 und Frage 19 im Speziellen fragen gezielt nach Verbesserungsmöglichkeiten.



**20. Sollte das Thema interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr auch in der Führerscheinausbildung (mehr) berücksichtigt werden?**

**Wenn ja, wie?**

Da fast alle Teilnehmer der Fokusgruppen diese Instanz (Führerscheinausbildung) durchlaufen haben, werden hier speziell noch Vorschläge zur Ausbildung nachgefragt.

**21. Wie können Fahrassistenzsysteme die Kommunikation im Straßenverkehr verbessern helfen?**

**22. Was an der Kommunikation im Straßenverkehr wird nicht durch Fahrassistenzsysteme ersetzbar sein?**

Da viel über Fahrassistenzsysteme wie das automatische Einparken oder der Abstandsmelder in den Medien diskutiert wird, war die These, dass diese sehr wohl auch Einfluss auf die Kommunikation im Straßenverkehr nehmen können, da sie, wie in der Literatur auch erwähnt, dem Fahrer einen besseren und bequemeren Fahrkomfort bieten und somit dem Fahrer einige wichtige Kompetenzen abnehmen.

**23. Welche Rolle wird Ihrer Meinung nach die interpersonelle Kommunikation zukünftig im Straßenverkehr spielen?**

**24. Gibt es für Sie noch etwas Wichtiges zum Thema formelle - informelle Kommunikation im Straßenverkehr zu sagen?**

Mit den letzten beiden Fragen wird ein Resümee zur interpersonellen Kommunikation im Straßenverkehr gezogen und noch einmal nachgefragt, ob den Teilnehmern noch etwas Wichtiges zu diesem Thema fehlt.

### ***10.3. Auswertung des Online-Fragebogens***

In der ersten Phase des empirischen Teils ist vor allem die formelle Kommunikation herausgearbeitet worden. Die StVO stellt klare Regeln und Verhaltensweise für kommunikative Situationen im Straßenverkehr auf. Sie

fordert zwar auch in einigen Paragraphen explizit eine informelle Kontaktaufnahme mit den anderen Verkehrsteilnehmern, dennoch ist der Umkehrschluss, dass alle Verhaltensweisen und Interaktionen, die nicht den rechtskonformen Vorgaben entsprechen, informelle Verhaltensweisen sind und damit der informellen Kommunikation dienen, nicht zulässig. Da selbst die Rechtsnormen nicht alles Verhalten im Straßenverkehr genau regeln können, ist es wahrscheinlich, dass Verhaltensweisen doppel- oder mehrdeutige Bedeutungen haben können. Dieses soll durch die Auswertung des Fragebogens ebenfalls herausgearbeitet werden. Wörtlich übernommene Aussagen der Befragten stehen unter Anführungszeichen.

Bei allen Fokusgruppen hat sich folgende Problemstellung ergeben: es kann nicht mehr genau nachvollzogen werden, ob nun eine Person oder mehrere Personen an der Beantwortung der Fragen beteiligt war. Da es aber in der Gruppe nicht vorrangig um die Ansichten einer Einzelperson sondern um das Gesamtbild geht, ist die Tatsache der genauen Personenzugehörigkeit vernachlässigbar.

Ein größeres Problem stellt jedoch die Form der schriftlichen Beantwortung dar. Während in einer Gruppendiskussion oder bei einem Interview gezielt bei Unklarheiten oder Doppeldeutigkeiten der Antworten nachgefragt werden kann, ist dies bei einem Fragebogen mit offenen Fragen, den die Teilnehmer selber beantworten müssen, nicht gegeben. Die schriftlichen Antworten – in der Art und Weise, wie sie gegeben wurden: vollständige Sätze, verkürzte Sätze, Stichworte – spiegeln die Intention und das Interesse der Teilnehmer, aber auch die Zeit, die sie sich für die Beantwortung des Fragebogens genommen haben. Da es bei dieser Diplomarbeit nicht um eine Analyse der Befindlichkeiten, Intentionen und Persönlichkeiten der Befragten geht, sondern um die Differenzierung von formeller und informeller Kommunikation, reicht der inhaltliche Gehalt der Antworten für die Auswertung des Fragebogens aus. Antworten, die eine besondere Sichtweise auf das Thema darstellen, werden wörtlich zitiert.

### **10.3.1. Fokusgruppe 1: Ausbildungsinstanzen**

**1. Paul Watzlawick sagt: "Man kann nicht *nicht* kommunizieren." Wie sieht das in Bezug auf den Straßenverkehr aus? Bitte erläutern Sie Ihre Sichtweise.**

Jeder der Befragten bestätigt, dass das Verkehrsgeschehen (in Wien) das Spiegelbild ständiger Kommunikation ist und exakt auf den Straßenverkehr zutrifft. „Jeder Verkehrsteilnehmer ist automatisch Mitglied des Systems und übernimmt damit Aufgaben – und nimmt somit eine Rolle im Verkehrsgeschehen ein.“. „Jede Teilnahme im Straßenverkehr stellt Kommunikation dar, alleine durch die Tatsache, dass ich als Person in Erscheinung trete, sei es nun mit Fahrzeug oder nicht. Eine Wahrnehmung passiert auf gegenseitiger Basis, und bereits durch diesen Umstand passiert Kommunikation im Sinn von Watzlawick.“. „Jedes Verhalten im Straßenverkehr stellt für die anderen Verkehrsteilnehmer eine Information über das derzeitige und zukünftige Verhalten dar. Daher wird durch jegliches Verhalten kommuniziert.“ Für einen Befragten wäre der Idealzustand allerdings, „wenn keinerlei Bedarf für interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr bestehen würde.“

**2. Was fällt alles unter "Kommunikation im Straßenverkehr"? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Hier kommt es zu einer Aufzählung, was für diese Gruppe alles zum Begriff der Kommunikation im Straßenverkehr gehört: Jedes akustisches und optisches Signal: Handzeichen, hupen, schreien, fluchen, bremsen, Gas geben, Motor hoch drehen, „Kavalierstart“, blinken. Als konkretes Beispiel wird genannt, wenn der Hintermann hupt, weil der Vordermann „grün“ übersehen hat. Es kommt hier zum ersten Mal von den Befragten zu einer Unterscheidung der Kommunikation: bei den Handzeichen wird zwischen gesetzlich geregelten und obszönen Gesten unterschieden. Neben Mimik und Gestik, technischen Signaleinrichtungen wie z.B. Warneinrichtungen am Fahrzeug, wird auch die Fahrweise an sich (Beschleunigen, Bremsen, Schneiden, Nötigen zum Abbremsen, Auslenken etc.) als Kommunikation

genannt. Ebenso stellen Verkehrszeichen, Wahl des Fahrzeuges und das Suchen des Blickkontaktes Formen der Kommunikation im Straßenverkehr dar.

**3. Warum ist Ihrer Ansicht nach interpersonelle Kommunikation, also die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern, für das Funktionieren des Systems Straßenverkehr wichtig? Bitte begründen Sie.**

Die Teilnehmer der Fokusgruppe sind sich großteils einig, dass die Teilnahme am Straßenverkehr rasche Entscheidungen erfordert, die weitreichende Folgen haben können. Wichtig ist daher, Entscheidungsgrundlagen zu verbreiten, und dafür ist es erforderlich, Informationen über das zukünftige Verhalten zwischen den Verkehrsteilnehmern auszutauschen. Viele Situationen, die nicht durch Technik oder fixe Regelvorgabe gelöst werden können, müssen von den Verkehrsteilnehmern untereinander behandelt werden. Hier gibt es die erste Forderung nach informeller Kommunikation, welche auch mit Beispielen unterstrichen wurde: so regelt ein Polizist die Kreuzung, wenn die Ampel ausgefallen ist; beim Umspuren an der Kreuzung winkt ein Teilnehmer dem anderen zu, ob er umspuren darf; ein Fußgänger will eine Straße abseits eines Fußgängerübergangs überqueren. Auch im Falle eines Unfalls oder einer Panne im Straßenverkehr müssen sich die Verkehrsteilnehmer austauschen. Ein Gruppenmitglied fasst es folgendermaßen zusammen: „die interpersonelle Kommunikation dient der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses.“ Ein anderes Mitglied meint jedoch, dass die interpersonelle Kommunikation nicht wichtig ist. Sie sollte nur in Ausnahmefällen passieren, weil die StVO die Bereiche, wo interpersonelle Kommunikation passiert, relativ genau regle.

**4. Welche Bedingungen unterscheiden die Kommunikation im Straßenverkehr von der alltäglichen Kommunikation?**

Als Hauptunterscheidung zwischen alltäglicher Kommunikation und Kommunikation im Straßenverkehr sieht die Gruppe die überwiegend kurzzeitigen Kontakte zwischen Fremden. Durch den Zeitmangel muss die Kommunikation sehr kompakt sein und braucht eine weitgehende Standardisierung. Sie wird auf nonverbale Zeichen reduziert. Da es kaum

Rückmeldungen gibt, wird die Kommunikation auf die Kernaussage reduziert. Ein Hauptaugenmerk liegt auch darauf, dass im Straßenverkehr die Kommunikation meist negativ besetzt ist, da viele Gesten eindeutig auf eine Minderschätzung des anderen Verkehrsteilnehmers hinweisen.

**5. Wann ist Kommunikation im Straßenverkehr geglückt? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Die Kommunikation ist geglückt, wenn der Verkehrsfluss aufrecht bleibt und Unfälle verhindert werden. Dies geschieht dann, wenn der erforderliche Informationsaustausch zwischen den Verkehrsteilnehmer zustande kommt und die Beteiligten ihr Verhalten zielführend darauf einstellen können. Als Beispiele werden folgende konkreten Situationen genannt: „eine Kreuzung, an der die Lichtsignalanlage defekt ist und ein Polizist den Verkehr regelt“; „ein Fußgänger, der die Straße überqueren kann, weil ein Autofahrer anhält.“

Es wird aber auch von einem Befragten der Gruppe auf den §3 StVO (Vertrauensgrundsatz) verwiesen, wonach eine Kommunikation im Straßenverkehr erst dann glückt, wenn im Sinne des §3 StVO eine Kommunikation passiert ist. Ansonsten ist diese nur zur Abklärung unklarer Vorrangverhältnisse und zum Austausch der Daten nach einem Unfall gefordert.

**6. Wann missglückt die Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Hier sind sich alle Mitglieder der Fokusgruppe einig: die Kommunikation ist dann missglückt, wenn der Verkehrsfluss zum Erliegen kommt. Als Auslöser dafür werden Stress, Druck, Reizüberflutung und Missinterpretation von Zeichen auf Grund der kurzen Zeitspanne für die Kommunikation genannt. Auch das bewusste und unbewusste Ignorieren von Zeichen trägt zu einem Misslingen bei. Ein Problem für das fast permanente Misslingen von Kommunikation liegt auch in der nonverbalen Art der Kommunikation, da entsprechende Zeichen und Symbole in der StVO nicht bzw. kaum geregelt sind.

**7. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr positiv? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Positive Rückmeldungen, wenn möglich eindeutige Verhaltensweisen und erkennbare Signale sind Kriterien für eine positive interpersonelle Kommunikation. Aber auch die eigenen Einstellungen, das eigene Wohlbefinden, das Klima inner- und außerhalb des Fahrzeuges, das Verhalten des Gegenübers, dessen Ausstrahlung, Aussehen, Mimik und Gestik, der Straßenzustand und gute Sichtverhältnisse sind weitere Kriterien.

**8. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr negativ? Bitte nennen Sie dafür einige Beispiele.**

Das eigene Wohlbefinden spielt auch für die negative Beeinflussung der interpersonellen Kommunikation eine Rolle: Stress, Ärger, private und berufliche Probleme, unfreundliche Gesten, rücksichtsloses Verhalten und Zeitmangel können die Kommunikation negativ beeinflussen. Des Weiteren werden auch eine schlechte Verkehrsinfrastruktur, wie z.B. zu wenig Parkplätze und Sichtbehinderungen genannt. Ein Befragter unterstellt den Verkehrsteilnehmern eine negative interpersonelle Kommunikation durch den Umstand „dass ein Großteil der Menschen sich auf der Straße bewegt, jedoch nicht wirklich viel wissen dazu, was diese nun machen dürfen oder nicht, und praktisch aus dem Gewohnheitsrecht heraus handeln“

**9. Wie stark beeinflussen die folgenden Faktoren die Kommunikation im Straßenverkehr?**

In dieser Gruppe ergibt sich folgende Reihung: Handy, Alkohol und Drogen werden als sehr stark beeinflussende Faktoren gesehen. Medikamente und Fahrroutine sind weniger wichtig. Schlusslichter, weil sie die Kommunikation gar nicht beeinflussen, sind Musik, Mitfahrer und Fahrassistenzsysteme.

**10. Wie würden Sie formelle Kommunikation im Straßenverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Die formelle Kommunikation ist durch die Gesetzeslage (StVO) bestimmt: Blinken beim Abbiegen, Warnblinkanlage im Notfall, Handzeichen des Polizisten. Vor allem die Lichtsignale gelten als formelle Kommunikationsmittel: Fahrtrichtungsanzeige, Bremslichter, Lichthupe. Ganz im Gegensatz zur Definition der Kommunikation als Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern werden auch Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Verkehrslichtsignalanlagen und Geschwindigkeitsbeschränkungen als formelle Kommunikation angesehen. Ein Befragter beruft sich sehr drastisch auf die StVO als Vorgabe für die formelle Kommunikation, da sie als „Verzeichnis der Spielregeln“ verstanden werden kann, „und bei deren Befolgung es praktisch keine Situation geben kann, welche in der StVO nicht festgehalten wäre.“

**11. Wie würden Sie die informelle Kommunikation im Straßenverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Ein Großteil der Teilnehmer beantwortet diese Frage mit dem Hinweis auf nicht normierte Verhaltensweisen, vor allem die der Handgesten. Auch Lichtzeichen (Lichthupe) werden als informell angesehen, ebenso die verbale Kommunikation. Dass die informellen Verhaltensweisen negativ besetzt sind, z.B. das Vogelzeigen, wird von zwei Mitgliedern beschrieben, mit dem Hinweis auf die Geringschätzung der Anderen.

**12. Wo gibt es Konflikte / Widersprüche zwischen formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Diese Frage ergab widersprüchliche Antworten, einerseits gibt es den Hinweis darauf, dass die Widersprüche dadurch entstünden, weil die gesetzliche Bedeutungen von dem geübten Verhalten (z.B. Einsatz der Lichthupe) abweichen, damit wäre die informelle Kommunikation generell als Grundlage

für Konfliktpotential anzusehen. Andere Befragte sehen jedoch keinerlei Widersprüche zwischen formeller und informeller Kommunikation.

**13. Was ist wichtiger: Die formelle oder die informelle Kommunikation?**

**Bitte begründen Sie Ihre Antwort.**

Für alle ist eindeutig die formelle Kommunikation wichtiger, weil sie standardisiert für alle Verkehrsteilnehmer und frei von Emotionen und diversen Werthaltungen ist. Sie gilt unabhängig von Fahrzeug und Person und hat universellen Charakter (laut einem Teilnehmer). Dieser universelle Charakter scheint allerdings kulturspezifisch zu sein, da als Beispiel Italien angeführt wird, wo die informelle Kommunikation einen größeren Stellenwert hat. Ein Befragter brachte es auf den Punkt: „Als Basis ist die formelle Kommunikation unverzichtbar. Die informelle Kommunikation ist das Salz in der Suppe.“

**14. Welche Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?**

Hier sind sich alle einig: alle Delikte im Sinne der Verkehrsvorschriften (FSG, KFG, StVO etc.), also jede Form der Gesetzesübertretung, sind Verstöße gegen die formelle Kommunikation. Als konkrete Beispiele werden genannt: der Einsatz der Lichthupe oder des Fahrtrichtungsanzeigers, um ein Überholmanöver einzuleiten, oder Hupen im Stau.

**15. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.**

Als Reaktionen erfolgen Gesten und Aussagen, die informeller Natur und meist negativ besetzt sind. Hierzu zählen Hupen, wenn jemand abbiegt, ohne zu blinken, Vogel oder Scheibenwischer zeigen, verbale Entgleisungen, körperliche Auseinandersetzungen, Schneiden und Nötigen zum Abbremsen, bis hin zum Verkehrsunfall. Ebenso zählen dazu Verstöße gegen die formelle Kommunikation. Sie wirken irritierend und werden meist mit Verärgerung



beantwortet. Sie können zu weiterem Fehlverhalten als Folgewirkung des vordemonstrierten falschen Verhaltens führen.

**16. Wie kann die formelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?**

Es werden mehrere Vorschläge zur Verbesserung gemacht: die Anpassung der Gesetzeslage an die laufenden Gepflogenheiten, einfachere Regelungen, bessere Schulungen. Auch wird wesentlich mehr Exekutive auf den Straßen gefordert und eine Erhöhung des Strafmaßes, auch im Sinne einer Erhöhung der Geldstrafen auf mindestens 210 Euro.

**17. Welche Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?**

Diese Verstöße sind sehr schwer greifbar. Die Problematik besteht für die Befragten darin, dass die informelle Kommunikation nicht standardisiert und nicht per Gesetz festgelegt ist.

**18. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.**

Reaktionen auf Verstöße gegen die informelle Kommunikation erfolgen ebenfalls über die informelle Ebene mit Aussagen und Gesten, die negativ besetzt sind.

**19. Wie kann die informelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?**

Einerseits wird ein entsprechendes Coaching durch einen Verkehrspsychologen für die Straßenverkehrsteilnehmer als Verbesserung der informellen Kommunikation im Straßenverkehr vorgeschlagen. Andererseits findet ein Befragter, dass eine Verbesserung dieser nicht notwendig wäre, da die informelle Reaktion keine Relevanz im Straßenverkehr haben sollte.

**20. Sollte das Thema interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr auch in der Führerscheinausbildung (mehr) berücksichtigt werden?**

**Wenn ja, wie?**

Für die meisten ist dieses Thema nicht von Bedeutung, da es einerseits nicht nur Autofahrer, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer (Fahrradfahrer, Fußgänger) betrifft. Des Weiteren sollte normales Kommunizieren auch von den Führerscheinanwärtern ohnehin verlangt werden. Andererseits werden spezielle Kurse, von Verkehrspsychologen abgehalten, als Vertiefung der interpersonellen Kommunikation vorgeschlagen.

**21. Wie können Fahrassistenzsysteme die Kommunikation im Straßenverkehr verbessern helfen?**

Auch wenn Fahrassistenzsysteme nicht als Störfaktoren für die Kommunikation im Straßenverkehr angesehen werden, so können sie dennoch eine unterstützende Funktion haben. Sie können den Fahrer entlasten, er ist daher aufmerksamer gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, Unsicherheiten entfallen. Dadurch können Fehler zeitgerecht erkannt und das Fahrverhalten durch den erweiterten Informationsgewinn angepasst werden.

**22. Was an der Kommunikation im Straßenverkehr wird nicht durch Fahrassistenzsysteme ersetzbar sein?**

Der Computer wird nach Aussage der Befragten den Menschen, und damit die informelle Kommunikation, ebenso Gesten und Mimik, nie ersetzen können.

**23. Welche Rolle wird Ihrer Meinung nach die interpersonelle Kommunikation zukünftig im Straßenverkehr spielen?**

Diese Frage wird für die Teilnehmer der Fokusgruppe immer aktuell bleiben, solange Menschen im Straßenverkehr aktiv sind. Ihre Bedeutung wird aber zurückgedrängt, da Routineentscheidungen anhand technischer Informationen durch die Fahrzeuge selbst getroffen werden.

## **24. Gibt es für Sie noch etwas Wichtiges zum Thema formelle - informelle Kommunikation im Straßenverkehr zu sagen?**

Für die Befragten schien alles gesagt zu sein.

### **10.3.1.1. Zusammenfassung der Auswertung**

Vom den Teilnehmern wird der Straßenverkehr als kommunikatives System erkannt, das auf gegenseitiger Wahrnehmung basiert. Als Kommunikationsmöglichkeiten werden Mimik, Gestik, Fahrweise, Warneinrichtungen am Fahrzeug, Handzeichen und weitere akustische und optische Signale genannt. Dennoch wird angemerkt, dass der Idealzustand für den Straßenverkehr wäre, wenn es zu keinerlei Kommunikation kommt.

Obwohl einerseits die interpersonelle Kommunikation als wichtig angesehen wird, weil damit der Verkehrsfluss aufrechterhalten werden kann und ebenso unklare bzw. missverständliche Situationen geklärt werden können, wird aber auch die „Unwichtigkeit“ der interpersonellen Kommunikation betont. Diese wird aber andererseits durch die StVO, wenn doch kommuniziert werden muss, relativ genau geregelt und standardisiert. Wichtig ist, dass die Kommunikation schnell und kompakt, auf den Zweck, die Kernaussage hin, stattfinden muss.

Stress, Witterungsverhältnisse, aber ebenso das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer und vor allem Zeitmangel, aber auch die eindeutige negative Bewertung, unterscheiden sie von der alltäglichen Kommunikation. Sie wird ebenso von dem obig genannten, aber auch von persönlichen Einstellungen und dem eigenen Wohlbefinden sowohl negativ als auch positiv beeinflusst. Ebenso wirken sich Alkohol, Drogen und auch Handygespräche störend auf die Kommunikation aus.

Ihre Aufgabe besteht darin, Unfälle zu verhindern und auch den Verkehrsfluss aufrecht zu halten, d.h. die unklare Verkehrssituation wird zur Zufriedenheit aller gelöst. Misslingt sie, dann kommt es zum Erliegen des Verkehrsflusses

oder zu einem Unfall. Das Problem bei der Kommunikation im Straßenverkehr ist aber der Faktor, dass Kommunikation nicht wirklich gelingen kann, da kaum ein Verkehrsteilnehmer sein Verhalten streng an die gesetzliche Vorgabe der StVO hält; ob bewusst oder unbewusst, weil sie einfach nicht verstanden oder ignoriert wird.

Die Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation wird klar dargestellt: formelle Kommunikation wird durch die Gesetzeslage bestimmt, z.B. Blinken, wenn man abbiegt, Warnsignale bei Notfällen. Aber auch Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Ampeln und Geschwindigkeitsbeschränkungen fallen unter diese Kategorie. Für die informelle Kommunikation gilt, dass sie außerhalb der formellen liegt und stattfindet. Hierunter fallen alle nicht normierten Verhaltensweisen, wie z.B. Handgesten, Lichtzeichen, in nicht normierten Situationen, die meist aber per se negativ besetzt sind und die Geringschätzung und den Ärger über die anderen ausdrücken. Diskrepanzen zwischen formeller und informeller Kommunikation entstehen dadurch, dass es sich bei der informellen meist um eingeübtes, sozialisiertes Verhalten handelt, welches meist der gesetzlichen Bedeutung entgegensteht.

Bei beiden Kommunikationsarten gibt es aber unterschiedliche Reaktionen: so sind Verstöße gegen die formelle eindeutig sämtliche Delikte im Sinne der Verkehrsvorschriften und die Reaktionen fallen unter die informelle Kommunikation. Gegen diese aber kommt es größtenteils zur informellen „Antwort“. Sie ist daher schwer greifbar.

Klarerweise wird dadurch der wichtigere Status der formellen Kommunikation hervorgehoben, dennoch wird auf die Wichtigkeit der informellen Kommunikation ausdrücklich hingewiesen. Wobei hier explizit auf kulturelle Unterschiede in der Wertigkeit zwischen formell und informell hingewiesen wird.

Verbesserungen für beide sind klar in der Ausbildung zu suchen: bessere Schulungen, Coaching und die Hilfe von Verkehrspsychologen, obwohl auch erwähnt wird, dass man eigentlich, wenn man z.B. den Führerschein macht, schon „normal kommunizieren“ können sollte. Aber auch eine einfachere Gesetzeslage und ein härteres Durchgreifen der Exekutive werden als Möglichkeiten angeboten. Dennoch wird hier nochmals explizit darauf verwiesen, dass die informelle Kommunikation angesichts der Regelungen der StVO keinerlei Rolle im Straßenverkehr spielen sollte. Fahrassistenzsysteme könnten hier eine Erleichterung und bessere Aufmerksamkeit im Straßenverkehr anbieten, da diese ja Routineentscheidungen übernehmen können.

Rein sprachlich wurden die Fragebögen mit neutralen Formulierungen und großteils vollständigen Sätzen ausgefüllt. Einige wenige Situationen aus dem Straßenverkehr wurden als Beispiele angeführt.

### **10.3.2. Fokusgruppe 2: Vermittlungsinstanzen**

**1. Paul Watzlawick sagt: "Man kann nicht *nicht* kommunizieren." Wie sieht das in Bezug auf den Straßenverkehr aus? Bitte erläutern Sie Ihre Sichtweise.**

Die Teilnehmer dieser Fokusgruppe stimmen dieser Aussage zu. Die Kommunikation im Straßenverkehr ist sehr unterschiedlich – Autofahrer kommunizieren technisch über Blinker und Hupe; Radfahrer und Fußgänger direkt per Handzeichen. Aber sie ist auch einseitig, d.h. der Empfänger muss nicht unbedingt wahrnehmen, was der Andere zu kommunizieren versucht. Das Wahrgenommene lässt jedoch sehr viel Spielraum für Interpretationen, zu z.B. „dichtes Auffahren: bin ich zu langsam? Ist es ein rücksichtsloser Fahrer? Überholwunsch?“ Nicht nur das Verhalten, sondern auch das Fahrzeug sagt viel über den Fahrer aus.

**2. Was fällt alles unter "Kommunikation im Straßenverkehr"? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Abgesehen davon, dass Fußgänger auch verbal kommunizieren können, werden Blinker, Hupe, Lichthupe, Handzeichen, Blickkontakt und auch das Fahrverhalten, wie z.B. zu dichtes Auffahren, als Kommunikation im Straßenverkehr angesehen.

**3. Warum ist Ihrer Ansicht nach interpersonelle Kommunikation, also die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern, für das Funktionieren des Systems Straßenverkehr wichtig? Bitte begründen Sie.**

Die Kommunikation wird als wichtig für die Verkehrssicherheit angesehen. Durch verbesserten Informationsaustausch lassen sich die Absichten des Anderen erkennen und man kann sein Verhalten besser darauf abstimmen. So können Missverständnisse, Konfliktsituationen und aber auch Unfälle vermieden werden. Ein Befragter geht jedoch davon aus, dass es keine interpersonelle Kommunikation gibt. Dennoch „passieren Ereignisse, und es können einzelne Prozesse ineinander laufen, die kein Mensch vorhersehen kann, und weil einzelne Handlungen immer wieder Folgewirkungen auslösen, die niemand bewusst wollte.“

**4. Welche Bedingungen unterscheiden die Kommunikation im Straßenverkehr von der alltäglichen Kommunikation?**

Ein Hauptaugenmerk für den Unterschied zwischen alltäglicher Kommunikation und Kommunikation im Straßenverkehr liegt für die Befragten darin, dass die Kommunikation im Straßenverkehr in einem semi-privaten Raum stattfindet. Das umgebende Fahrzeug, „ein paar Tonnen Blech“, beeinflusst sie und macht sie anonym und unpersönlich. Fahrer und Mitfahrer sind oft gar nicht erkennbar, zum Teil noch verstärkt durch getönte Scheiben. Kommunikation im Straßenverkehr durchbricht daher den Charakter des Rückzugraums Auto. Auch die Geschwindigkeit, und das damit verbundene hohe Tempo, ist eine weitere Unterscheidung. Ebenso fehlt es oft an der Bereitschaft zur Kommunikation, da die Verkehrsteilnehmer weiterkommen und nicht aufgehalten werden möchten. Kommunikation wird

daher eher als eine Behinderung für das eigene Fortkommen angesehen. Der Stellenwert einer guten Kommunikation im Straßenverkehr und die Vorteile, die sie bringt, werden oft nicht erkannt.

**5. Wann ist Kommunikation im Straßenverkehr geglückt? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Kommunikation ist dann geglückt, wenn der Vertrauensgrundsatz eingehalten wird. Als Beispiele werden hier explizit genannt: Blickkontakt und Handzeichen vor dem Überqueren des Schutzweges und Anhalten des Lenkers, auch wenn er das nicht müsste, um z.B. einer alten Frau das Überqueren der Straße zu ermöglichen. Aber auch informelle Verhaltensweisen führen zu einer gelungenen Kommunikation: „wenn der LKW eine Überholmöglichkeit signalisiert, weil der Fahrer hinten keine komplette Übersicht hat“, oder wenn geblinkt wird und man darauf mit Vergrößerung des Abstandes reagiert, um den Anderen das Einordnen durch einen Fahrstreifenwechsel zu ermöglichen.

**6. Wann missglückt die Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Kommunikation im Straßenverkehr ist immer dann missglückt, „wenn es kracht.“ Vor allem wenn durch Unaufmerksamkeit des Lenkers, wie z.B. durch Telefonieren am Steuer, Verhalten nicht vorhersagbar wird und dadurch, z.B. auf einen plötzlichen Stillstand einer Kolonne, erst zu spät reagiert werden kann. Misslungene Kommunikation ist es auch dann, wenn z.B. ein Radfahrer von einem startenden Auto umgeworfen wird, oder wenn zwei Autos zusammenstoßen.

**7. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr positiv? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Kommunikation im Straßenverkehr ist wichtig, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Durch mehr Kommunikation steigt die Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmer an. Auch das richtige Verhalten wirkt positiv auf die interpersonelle Kommunikation: niedrigere Geschwindigkeit,

aufmerksames und konzentriertes Fahren, sich bedanken, entspanntes und kooperatives Fahrverhalten, gute Rundumsicht. Ebenso beeinflusst eine rechtzeitige Ankündigung von gefährlichen Situationen die interpersonelle Kommunikation positiv. „So passt jeder auf und jeder achtet auf die anderen Verkehrsteilnehmer“. Als Beispiel wird hierfür das Wissen von der Entstehung von Glatteis genannt, „wo dann jeder auf seine Schritte aufpasst“.

**8. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr negativ? Bitte nennen Sie dafür einige Beispiele.**

Persönliche und äußere Einflüsse bedingen eine negative belegte Kommunikation. Übermut, Stress, das Gefühl der Freiheit, „das Gefühl, die Welt gehöre einem“, „das Gefühl, dass nichts passieren kann“, führen zur Ablenkung und Unaufmerksamkeit. Ebenso Zeitdruck, schönes Wetter, eine höhere Geschwindigkeit, Drogen und Medikamente und eine egozentrische Haltung.

**9. Wie stark beeinflussen die folgenden Faktoren die Kommunikation im Straßenverkehr?**

Von den Befragten werden Drogen, Handy und Alkohol als am stärksten beeinflussend genannt. Weniger Einfluss auf die Kommunikation im Straßenverkehr haben Medikamente, Mitfahrer und Fahrrouline. Musik und Fahrassistenzsysteme werden nicht als störend empfunden. Allerdings werden zusätzlich noch Stress und Zeitdruck als Störfaktoren genannt.

**10. Wie würden Sie formelle Kommunikation im Straßenverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Als formelle Kommunikation wird hier jene Kommunikation definiert, die Vorschriften unterliegt, wie etwa das Blinken beim Abbiegen oder beim Spurwechsel oder Handzeichen beim Abgeben, einordnen lassen, Abstand halten. Aber auch Verkehrszeichen, Verkehrsleitsysteme, Ampeln werden als formelle Kommunikation genannt.



**11. Wie würden Sie die informelle Kommunikation im Straßenverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Die informelle Kommunikation ist unreglementierter. Dazu zählen: Beschimpfungen verbaler und nonverbaler Art, Handzeichen, Bedanken, Blickkontakt, Lichthupe betätigen, um z.B. andere Autofahrer vor Gefahrenstellen zu warnen oder um dem Vordermann zu signalisieren, dass er schneller fahren soll, oder um ihn vor einer Polizeikontrolle zu warnen.

**12. Wo gibt es Konflikte / Widersprüche zwischen formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Konflikte gibt es immer in Ausnahmesituationen, wenn Unsicherheit entsteht. „Wenn das Halteverbot mit Schnee zugedeckt ist, weiß nicht jeder, was jetzt gerade gilt.“ Oder wenn Widersprüche auftauchen, z.B. „wenn das Navi mir etwas anderes sagt als der Beifahrer auf dem Nebensitz oder die Informationen auf den Verkehrszeichen.“

**13. Was ist wichtiger: Die formelle oder die informelle Kommunikation? Bitte begründen Sie Ihre Antwort.**

Bei dieser Frage scheiden sich die Geister. Während ein Teil der Befragten der formellen Kommunikation größere Bedeutung zuordnete, da sie die Verhaltensregeln für die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer vorgibt, sehen andere die informelle als wichtiger an. Sie ist wichtiger fürs Weiterkommen und kann die formelle Kommunikation verstärken, bzw. unter bestimmten Umständen, diese sogar ersetzen. Die formelle Kommunikation soll zwar den Umgang miteinander erleichtern, sie ist aber besonders dann wichtig, wenn es darum geht, Rechtsansprüche geltend zu machen.

**14. Welche Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?**

Verstöße gegen die formelle Kommunikation sind Verstöße gegen die Vorschriften. Darunter fällt z.B. das Nicht-Verwenden des Blinkers,

Überholen trotz Überholverbotes, überraschender Spurwechsel, Reinschneiden, dichtes Auffahren, bei Rot über die Kreuzung gehen.

**15. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.**

Hier gibt es unterschiedliche Reaktionsmöglichkeiten: Wut und Ärger, leises Murren, das „Egal-Sein“ der Situation, Schimpfen und aggressives Verhalten. Ein Befragter geht davon aus, dass auf Verstöße gegen die formelle Kommunikation jedoch niemals mit einer offenen Auseinandersetzung reagiert werden sollte.

**16. Wie kann die formelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?**

Verbesserungen werden durch weniger Regeln, Reduktion der Verkehrszeichen und modernere Schilder, Geschwindigkeitsreduktion erhofft. Ebenso können Aufklärung, Bewusstseinsbildung, Kontrolle und Vorbildwirkung, aber auch technische Hilfssysteme die formelle Kommunikation verbessern. Auch durch Projekte wie „Shared Space“ werden Verbesserungen der formellen Kommunikation erhofft.

**17. Welche Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?**

Hier wird nur ein einziges Beispiel genannt: „wenn jemand vor der geregelten Kreuzung bremst, obwohl die Ampel noch blinkt“.

**18. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.**

Auch hier wird es auf den Punkt gebracht: eine Reaktion auf Verstöße gegen die informelle Kommunikation ist, dass „es kracht“.

**19. Wie kann die informelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?**

Durch Gewohnheit kann die informelle Kommunikation verbessert werden. Die informelle Kommunikation ist im Straßenverkehr durch die Gestaltung des Straßenraums nur eingeschränkt möglich. Dennoch liegt der Schwerpunkt auf der Kooperation und dem Miteinander im Straßenverkehr.

**20. Sollte das Thema interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr auch in der Führerscheinausbildung (mehr) berücksichtigt werden? Wenn ja, wie?**

Hier sind sich alle einig, dass der Stellenwert der interpersonellen Kommunikation im Straßenverkehr mehr hervorgehoben werden sollte, da sie grundsätzlich erschwert ist. Sie sollte daher bei der Führerscheinausbildung stärker berücksichtigt werden. Auch die Mensch-Maschine-Kommunikation sollte nicht vernachlässigt werden, da „die Autos zunehmend mit Sprache ausgestattet werden.“

**21. Wie können Fahrassistenzsysteme die Kommunikation im Straßenverkehr verbessern helfen?**

Verbesserungen für die Kommunikation im Straßenverkehr werden von der Art der Fahrassistenzsysteme abhängen. Sie können für Ortsunkundige die Orientierung erleichtern, Stress abbauen und so die Aufmerksamkeit, die man den anderen Verkehrsteilnehmern entgegen bringt, erhöhen. Fahrassistenzsysteme können daher bei entsprechender Nutzung die Kommunikation und Interaktion erleichtern. Aber sie tragen auch oft zur Verwirrung bei. „Man muss mit ihnen umgehen können, also wissen, was sie leisten können, und selber auch in der Lage sein, sie zu bedienen.“

**22. Was an der Kommunikation im Straßenverkehr wird nicht durch Fahrassistenzsysteme ersetzbar sein?**

Es besteht die Gefahr, dass man sich zu sehr auf die technischen Systeme verlässt und somit die Verantwortung abgibt. Diese kann aber keinem Fahrer abgenommen werden. Die Kommunikation zwischen den Menschen kann

nicht ersetzt werden, auch nicht die „Letzt-Entscheidung“ für das Verhalten im Straßenverkehr.

### **23. Welche Rolle wird Ihrer Meinung nach die interpersonelle Kommunikation zukünftig im Straßenverkehr spielen?**

Hier sprechen alle Befragten von einer wichtigen Rolle der interpersonellen Kommunikation im Straßenverkehr und erhoffen sich eine höhere Bedeutung als heute.

#### **10.3.2.1. Zusammenfassung der Auswertung**

In der Kommunikation im Straßenverkehr wird klar zwischen der der Autofahrern und den „anderen“ Verkehrsteilnehmern, wie Radfahrer oder Fußgänger, unterschieden. Sie wird aber auch als einseitig bezeichnet, weil der „Empfänger“ sie nicht unbedingt wahrnimmt bzw. das Verhalten der Anderen oft viel Spielraum für die Interpretation lässt. Als Beispiele werden hierfür Lichtzeichen, Hupen, Handzeichen, Blickkontakte, aber auch das Fahrverhalten, z.B. zu dicht auffahren, genannt. Aber es wird speziell für die Fußgänger auch die Möglichkeit zum verbalen Austausch genannt.

Die Kommunikation im Straßenverkehr ist wichtig für die Verkehrssicherheit und führt zu einem verbesserten Informationsaustausch zwischen den Verkehrsteilnehmern. Missverständnisse können so vermieden werden, vor allem weil man immer mit unvorhersehbaren Ereignissen und den unbewussten Folgewirkungen der einzelnen Handlungen rechnen muss. Sie durchbricht aber auch den semiprivaten Charakter, der durch das umgebende Fahrzeug entsteht: man hat „ein paar Tonnen Blech“ zwischen sich und den Anderen. Die Kommunikation wird erschwert durch die Geschwindigkeit, dadurch ist man selber anonym, aber ebenso der andere Verkehrsteilnehmer. Sie wird unpersönlich und eher als hindernd erlebt. Ihr Stellenwert im Straßenverkehr wird oft nicht erkannt.

Wichtig ist, dass durch sie der Vertrauensgrundsatz eingehalten wird und es zu keinen konfliktreichen Situationen kommt. Kommunikation im Straßenverkehr ist dann missglückt, wenn das Verhalten des anderen nicht vorhersehbar ist und „immer dann, wenn es kracht“. Als Beispiele sind hier z.B. das unterlassene Blinken oder das Telefonieren am Steuer genannt, ebenso das Zusammenstoßen von zwei Autos, oder wenn ein Radfahrer mit einem startenden Auto kollidiert.

Als positiv wird die Kommunikation empfunden, wenn rechtzeitig gefährliche Situationen angekündigt werden. Niedrige Geschwindigkeit, aufmerksames und konzentriertes Fahren und eine gute „Rundumsicht“ wirken sich ebenfalls positiv aus. Die Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmer steigt durch mehr Kommunikation. Schönes Wetter, welches ein Gefühl der Freiheit und der Unverwundbarkeit vermittelt, kann zu Übermut im Fahrverhalten führen. Ebenso wirken sich Wut, Stress, Drogen, Medikamente, Alkohol und Handy sowie egozentrisches Verhalten beim Autofahren negativ auf die Kommunikation aus.

Die formelle Kommunikation unterliegt Vorschriften. Aber auch Ampeln, Verkehrszeichen und Verkehrsleitsysteme fallen darunter. Im Gegensatz dazu ist die informelle Kommunikation unreglementierter und äußert sich in Beschimpfungen verbaler und nonverbaler Natur, z.B. Vogelzeigen, obszöne Gesten. Aber auch Warnungen mittels Lichthupe vor Polizeikontrollen oder Gefahrenstellen werden dazu gezählt.

Widersprüche zwischen formeller und informeller Kommunikation gibt es nur dann, wenn Ausnahmesituationen entstehen, wie z.B. wenn das Navigationssystem oder der Beifahrer etwas anderes ansagt, als verkehrstechnisch möglich ist, oder wenn Schilder durch Schneeverwehungen unkenntlich gemacht wurden. Für den Straßenverkehr haben beide Kommunikationsarten einen besonderen Stellenwert. Die formelle legt die Verhaltensregeln für die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer fest, erleichtert dadurch den Umgang der Verkehrsteilnehmer, verhindert Konflikte

und Unfälle und klärt die Rechtsansprüche, während die informelle für ein besseres Weiterkommen sorgt und die formelle verstärken bzw. sogar ersetzen kann.

Auffallend ist, dass sowohl Verstöße gegen die formellen Kommunikation als auch die Reaktionen auf diese Verstöße ziemlich ähnlich sind: aggressives Verhalten wie Schneiden, dichtes Auffahren oder nicht einordnen lassen, aber auch das Nicht-Verwenden des Blinkers oder auch eigene Gefühlsreaktionen wie Murren oder Beschimpfungen. Es kommt aber niemals zu einer offenen Auseinandersetzung. Verbesserungen der formellen Kommunikation sind durch Kontrollen, bessere Beschilderungen und weniger Regeln möglich, aber auch durch Aufklärung und Bewusstseinsbildung sowie technische Hilfssysteme und Projekte wie „Shared Spaces“.

Als Verstoß gegen die informelle Kommunikation wird nur ein Abbremsen bei noch blinkender Ampel genannt. Die Reaktion darauf ist eindeutig: „es kracht“. Verbesserungen sind möglich durch Maßnahmen der Straßenplanung, die auf Kooperation und Miteinander im Straßenverkehr abzielen.

In der Führerscheinausbildung sollte auch der Stellenwert einer möglichen Interaktion hervorgehoben werden. Auch wird darauf hingewiesen, dass durch die Technik das Auto ebenfalls mit Sprache ausgestattet wird. Technische Errungenschaften wie Fahrassistenzsysteme können daher einerseits eine Erleichterung für den Fahrzeuglenker sein, da die Orientierung erleichtert wird, dadurch weniger Stress entsteht und so die Aufmerksamkeit erhöht wird, andererseits können sie auch zur Verwirrung führen. Daher sollte die Kommunikation Mensch-Maschine und die Handhabung dieser Geräte genauer betrachtet werden.

Sprachlich wird sowohl mit ganzen Sätzen als auch verkürzten Antworten (z.B. „es trifft zu“, „es kracht“) gearbeitet. Wobei letztere bzw. auch stichwortartige Aufzählungen den Großteil der Antworten ausmachen. Es

werden auch viele Beispiele zu Situationen, die im Straßenverkehr möglich sind, genannt.

### **10.3.3. Fokusgruppe 3: Verkehrsteilnehmer**

#### **1. Paul Watzlawick sagt: "Man kann nicht *nicht* kommunizieren." Wie sieht das in Bezug auf den Straßenverkehr aus? Bitte erläutern Sie Ihre Sichtweise.**

Der Straßenverkehr ist eine einzige Abfolge von Kommunikationsakten. Auch ohne Worte geschieht Kommunikation, denn auf der Straße tauschen sich die Verkehrsteilnehmer ständig bewusst, aber auch unbewusst mit den anderen Verkehrsteilnehmern aus, z.B. „wenn man Andere ignoriert“, ist auch das eine Art von Kommunikation. Jedoch fällt die Kommunikation im Straßenverkehr schwerer, da sie schneller passieren muss und die Karosserie bei den Autos eine direkte Kommunikation verhindert. Als ein Beispiel dafür, wo keine Kommunikation im Straßenverkehr stattfindet, wird eine Nachtfahrt auf einer Autobahn genannt, wenn kein anderer Verkehrsteilnehmer anwesend ist. Ansonsten passiert Kommunikation für die Befragten nicht nur zwischen den Verkehrsteilnehmern untereinander, sondern auch zwischen Verkehrsteilnehmern und Leitsystem.

Eine Befragte hat sehr ausführliche Beispiele für Kommunikation im Straßenverkehr genannt: So ist meist „zu wenig Abstand halten“ so zu verstehen, dass der hintere Fahrer dem vorderen Fahrer signalisiert „du fährst zu langsam“. „Reduziert jemand im Stadtgebiet immer wieder vor Kreuzungen seine Geschwindigkeit und fährt auch ansonsten defensiv und eher langsam, kann man davon ausgehen, dass es sich um eine Person handelt, die sich in der Gegend nicht auskennt“. Ohne Worte zu wechseln, ohne andere Fahrer bewusst darauf aufmerksam machen zu wollen, gibt man Informationen von sich preis, die in den meisten Fällen von den anderen Verkehrsteilnehmern auch richtig verstanden werden. Selbst ein Autofahrer, „der quasi mit Scheuklappen unterwegs ist und ohne Rücksicht auf andere fährt, spricht durch seinen Fahrstil zu den anderen Verkehrsteilnehmern,

sodass diese wahrscheinlich dem Scheuklappen-Fahrer erhöhte Aufmerksamkeit schenken, weil von ihm kein vorhersagbares Verhalten zu erwarten ist. Oft spürt man, was ein anderer Autofahrer im nächsten Moment sehr wahrscheinlich tun wird, einfach aufgrund der Kommunikation, die er betreibt“. Ob eine entsprechende Kommunikation, z.B. Anblinken, positiv oder negativ zu interpretieren ist, kann nur im Rahmen der jeweiligen Situation festgestellt werden.

**2. Was fällt alles unter "Kommunikation im Straßenverkehr"? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Hier unterscheidet ein Befragter zwischen formeller und informeller Kommunikation. Formelle Arten sind z.B. Regelungen des Verkehrs durch Ampeln und Verkehrszeichen. Informelle Kommunikation ist dagegen viel informativer, z.B. sagt das Imponiergehabe eines Autofahrers etwas über ihn aus, genauso seine Aggressionen. Als weitere Beispiele werden Blinker setzen, Veränderung der Geschwindigkeit, Anblinken, Bremslichter, Abstand halten bzw. nicht halten, Schneiden, Augenkontakt, diverse Handzeichen und Gesten, aber auch Schimpfen genannt.

**3. Warum ist Ihrer Ansicht nach interpersonelle Kommunikation, also die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern, für das Funktionieren des Systems Straßenverkehr wichtig? Bitte begründen Sie.**

Kommunikation ist sehr wichtig, da der Straßenverkehr nicht bis ins kleinste Detail geregelt werden kann. Für die Verkehrsteilnehmer stellen sich die verschiedenen Situationen unterschiedlich dar, die dabei entstehenden Konflikte müssen mittels Kommunikation gelöst werden. Auch Leitsysteme werden als Kommunikation angesehen, welche aber nicht alle denkbaren Ergebnisse im Vorhinein regeln können. Es bleiben Probleme, die nur mit Eigeninitiative gelöst werden können. Daher dient Kommunikation auch der Unfallreduktion und -vermeidung.



#### **4. Welche Bedingungen unterscheiden die Kommunikation im Straßenverkehr von der alltäglichen Kommunikation?**

Vor allem der Stress, der durch sehr rasche Kommunikations- und Entscheidungsabläufe entsteht, wird als Bedingung für die Kommunikation im Straßenverkehr genannt. Auch „das hohe Risiko durch die Masse an Energie, die unterwegs ist“ (Auto, Geschwindigkeit), die große oft undurchschaubare Vielfalt an Ge- und Verboten spielen eine große Rolle. Da sich im Straßenverkehr alles nonverbal abspielt, auch durch den Straßenlärm, den Abstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern, die Situation im Auto, z.B. durch geschlossene Fenster, ist die Kommunikation sehr eingeschränkt.

#### **5. Wann ist Kommunikation im Straßenverkehr geglückt? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Kommunikation glückt dann, wenn der Verkehr fließt und es zu keinen Unfällen kommt bzw. diese vermieden werden konnten. Beispiele für geglückte Kommunikation sind etwa: „wenn ein Fußgänger vor dem haltenden Auto gut über den Zebrastreifen kommt; wenn die stehende Kolonne dem Abbieger genügend Raum gibt; wenn dem Radfahrer auf dem Radfahrweg der Vorrang nicht genommen wird“.

#### **6. Wann missglückt die Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Ein eindeutiges Zeichen für missglückte Kommunikation ist der Verkehrsunfall. Dies kann passieren, wenn die Verkehrsteilnehmer von ihrer Position im Straßenverkehr so überzeugt sind, dass sie nicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer achten, z.B. „wenn auf einer Kreuzung zwei Fahrer ‚Gelb schinden‘, d.h. zu früh oder zu spät in die Kreuzung einfahren.“

#### **7. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr positiv? Bitte nennen Sie Beispiele.**

Die ausgeglichene persönliche Verfassung und klare, übersichtliche Regelungen beeinflussen die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr positiv. Augenkontakt und ein Lächeln, wenn möglich, wirken

auch immer positiv. Ein Befragter nennt zusätzlich Verkehrsregeln, die Straßenverkehrsordnung, Ampeln, Bodenmarkierungen und die Technik.

**8. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr negativ? Bitte nennen Sie dafür einige Beispiele.**

Nicht ausreichend gekennzeichnete Gefahrenpunkte, aber auch persönliche Stressfaktoren und Charaktereigenschaften haben negative Einflüsse auf die Kommunikation. Ebenso wirken Handys, Suchtmittel, Wetterbedingungen, und z.B. „Lärmentwicklung im Stau“ störend.

**9. Wie stark beeinflussen die folgenden Faktoren die Kommunikation im Straßenverkehr?**

Handy, Alkohol und Drogen wurden an erster Stelle mit dem größten Einfluss auf die Kommunikation im Straßenverkehr genannt. Musik, Fahroutine und Fahrassistenzsysteme liegen im Mittelfeld. Keine störenden Einflüsse werden Medikamenten und Mitfahrern zugeschrieben. Zusätzlich werden aber noch das Wetter, Hitze, „wenn man keine Klimaanlage hat“, und der Straßenzustand als beeinflussende Faktoren genannt.

**10. Wie würden Sie formelle Kommunikation im Straßenverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Die formelle Kommunikation wird durch Reglementierungen wie die Straßenverkehrsordnung vorgegeben. Sie stellt klar, was der einzelne Verkehrsteilnehmer zu tun hat bzw. nicht zu tun hat. Dazu gehören Vorrangregeln, Verkehrszeichen, Ampeln und Bodenmarkierungen. Die formelle Kommunikation ist aber stark eingeschränkt.

**11. Wie würden Sie die informelle Kommunikation im Straßenverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Die informelle Kommunikation sind nonverbale Zeichen der Verkehrsteilnehmer untereinander, um den anderen etwas mitzuteilen.

Darunter fallen Handzeichen, Kopfnicken, Blinken. Sie werden überall durch persönliche Initiative dort angewendet, wo die Regeln unklare Bereiche offen lassen, und sie dienen zur Klärung komplexer Situationen.

**12. Wo gibt es Konflikte / Widersprüche zwischen formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit auch einige Beispiele dafür.**

Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an die Straßenverkehrsordnung halten, zwingen oft andere damit, sich auch atypisch zu verhalten. Konflikte bei informeller Kommunikation entstehen mit Sicherheit dann, „wenn ein Verkehrsteilnehmer einen gemachten Fehler nicht einsieht“ oder die gesetzten Zeichen nicht wahrgenommen oder missdeutet werden, z.B. „jemand hupt den Anderen an, weil dieser ihn geschnitten hat, der Andere reagiert mit Vogelzeigen, weil er gar nicht bemerkt hat, dass er den Vorrang missachtet hat“. „Oder man gibt jemandem durch Handzeichen die Vorfahrt, der bleibt aber stehen, der hintere Fahrer hupt einen nun an, weil er nicht erkennt, warum man stehen geblieben ist“. Aber darüber hinaus greifen formelle und informelle Kommunikation immer dann ineinander, wenn geregelte Situationen individuell interpretiert werden müssen. Dabei werden Regeln – oft auch einvernehmlich – individuell abgeändert. So zum Beispiel verlässt sich ein PKW-Lenker beim Überholen auf den Wink des LKW-Lenkers. Die informelle Kommunikation kann daher auch der formellen Kommunikation widersprechen.

**13. Was ist wichtiger: Die formelle oder die informelle Kommunikation? Bitte begründen Sie Ihre Antwort.**

Ein Befragter sieht die formelle Kommunikation als wichtiger an, weil „durch sie die überwiegende Zahl der Situationen funktionieren kann“ – so genannte „Regelfälle“. Die informelle Kommunikation sieht er dagegen in der Minderheit. Die anderen sehen die informelle Kommunikation als gleichwertig gegenüber der formellen. Sie ermöglicht eine Orientierung und Einordnung, wenn Störungen der formellen Kommunikation eintreten, z.B. durch Unfälle, ausgefallene Technik, Verkehrslage und dergleichen. „Weniger

wichtig ist die formelle Kommunikation nicht, denn Demokratie bedeutet im Straßenverkehr Anarchie.“

**14. Welche Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?**

Hierunter fallen für die Befragten Regelverstöße aller Art: Vorrang missachten, hupen und schimpfen, Stoppschilder nicht beachten, bei Rot über die Kreuzung fahren, Fahren ohne Licht und Unzähliges mehr. Als konkretes Beispiel wird genannt: „ein Autofahrer fährt 30 km/h in einer ‚30er Zone‘, der Autofahrer hinter ihm fährt sehr knapp auf und drängelt. Der vordere Autofahrer fährt seine 30 weiter (stures Fahren nach Vorschrift). Der hintere Autofahrer fühlt sich dadurch provoziert, drängelt weiter und steigt im Anschluss bei einer Kreuzung aus und beschimpft den Autofahrer, der stur nach Vorschrift gefahren ist“.

**15. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.**

Auf diese Frage wird folgendes geantwortet: Mimik und Gestik, schimpfen, ignorieren, stehen bleiben und aussteigen – letzteres eskaliert leicht; Lichthupe, Hupen, obszöne Gesten, Auffahren, Schneiden und Anzeige erstatten.

**16. Wie kann die formelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?**

Neben einer Verringerung des Schilderwaldes wird eine bessere Wahrnehmbarkeit von Signalen, Einsatz von technischen Neuerungen, mehr Ampeln und Kreisverkehre vorgeschlagen. Auch klarere Gesetze und deren genauere Überwachung durch Radar und „Section Control“ werden gefordert. Ebenfalls kann eine langsamere Fahrweise die Kommunikation erleichtern.

**17. Welche Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?**

Ein Verstoß ist z.B. das „Totstellen“ in kritischen Situationen, wenn man informelle Kommunikationsversuche anderer nicht beachtet. Ein weiteres Beispiel ist, „wenn ein Autofahrer Vorrang hat, aber mit dem Handy telefoniert. Dadurch abgelenkt, bleibt er stehen, anstatt zu fahren, und überlässt mit diesem Verhalten scheinbar den anderen den Vorrang. Als die mit Nachrang losfahren, beginnt der stehen gebliebene Handytelefonierer zu hupen, weil die anderen ihm den Vorrang genommen haben“.

**18. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.**

Ein wichtiger Einwand geschieht an dieser Stelle: Gegen die informelle Kommunikation anderer kann man nicht verstoßen, da es für sie keine Regeln gibt. Ein Beispiel: „ein Autofahrer stoppt kurzfristig vor einem Geschäft vor einem leeren Parkplatz und blinkt als Signal, dass er einparken will. Er stoppt deshalb, weil er verkehrt einparken will, allerdings für das Einparkmanöver den Gegenverkehr am Parkplatz abwarten muss. Der Gegenverkehr stoppt allerdings fast auf gleicher Höhe ebenfalls und blinkt zum Einparken auf den genannten leeren Parkplatz. Einerseits ist das Blinksignal eindeutig gewesen, andererseits die Art und Weise, wie das Auto gestanden ist, als informelle Kommunikation, überhaupt nicht miss zu verstehen. Der andere Verkehrsteilnehmer ignorierte es aber, weil zu wenige Parkplätze vorhanden waren.“

**19. Wie kann die informelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?**

Sie kann durch eine bessere Erziehung, Verkehrserziehung, durch gegenseitige Rücksichtnahme, selektive Führerscheinvergabe und langsameren Verkehr verbessert werden.

**20. Sollte das Thema interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr auch in der Führerscheinausbildung (mehr) berücksichtigt werden? Wenn ja, wie?**

Für die Befragten wäre es sinnvoll, in der Ausbildung auf die psychische und mentale Eignung mehr Gewicht zu legen, auf Stressreaktionen und Emotionalität zu achten, und eventuell durch Kommunikationstraining und Rollenspiele so eine Verbesserung zu erzielen. Wobei die Art und Weise, wie jemand kommuniziert bzw. damit umgeht, auch Charaktersache ist, was auch bei der Führerscheinausbildung nicht beeinflusst werden kann.

**21. Wie können Fahrassistenzsysteme die Kommunikation im Straßenverkehr verbessern helfen?**

Navigationssysteme sind sehr nützlich, aber sie lenken mitunter von der Realität des Verkehrsgeschehens ab. Als ein konkretes Beispiel wird die automatische Geschwindigkeitsbegrenzung genannt.

**22. Was an der Kommunikation im Straßenverkehr wird nicht durch Fahrassistenzsysteme ersetzbar sein?**

Die Kommunikation an sich kann durch Fahrassistenzsysteme nicht ersetzt werden, ebenso nicht Emotionen und Dialoge zwischen den Verkehrsteilnehmern, wenn aus irgendeinem Grund die formelle Kommunikation nicht eingehalten werden kann. Wichtig ist auch die ständige Reaktionsbereitschaft in Situationen, die von der Regel abweichen.

**23. Welche Rolle wird Ihrer Meinung nach die interpersonelle Kommunikation zukünftig im Straßenverkehr spielen?**

Hier gibt es zwei unterschiedliche Szenarien. Einerseits wird davon ausgegangen, dass die interpersonelle Kommunikation weiterhin wichtig sein wird, „solange niemand durch einen Autopiloten ersetzt wird“. Andererseits gibt es die Ansicht, dass die Bedeutung abnehmen wird, weil die Technik (der Bordcomputer, Navigation etc.) den Lenker teilweise beim Sammeln von Informationen entlasten wird.

## **24. Gibt es für Sie noch etwas Wichtiges zum Thema formelle - informelle Kommunikation im Straßenverkehr zu sagen?**

Wichtig scheint für die Befragten in beiden Bereichen – der formellen und der informellen Kommunikation – die hohe Aufmerksamkeit bei defensivem Verhalten zu sein.

### **10.3.3.1. Zusammenfassung der Auswertung**

Der Straßenverkehr wird als einzige Abfolge von bewussten und unbewussten Kommunikationsakten gesehen, denn auch wenn man jemanden ignoriert, ist das eine Form von Kommunikation. Einzige Ausnahme, wo keine Kommunikation stattfindet, ist eine Nachtfahrt, wenn kein weiterer Verkehrsteilnehmer anwesend ist. Jedoch ist sie ansonsten schwerer als „normale“ Kommunikation, da die Karosserie und die Geschwindigkeit, mit der sie passieren muss, behindernd auf sie einwirken. Allerdings werden auch Verkehrsleitsysteme als Kommunikationspartner angesehen. Hupen, Blinken, Handzeichen, Mimik, Gesten, Imponiergehabe, aber auch Fahrverhalten wie Ausbremsen, Schneiden oder Auffahren, werden als Kommunikation genannt.

Als formelle Art der Kommunikation wird von dieser Gruppe deutlich die Regelung des Verkehrs durch Ampeln und Verkehrszeichen angeführt. Besonderheiten sind, dass der Straßenverkehr nicht bis ins kleinste Detail geregelt ist, und es daher zu mehrdeutigen Situationen und Konflikten kommen kann. Hier können die Probleme nur mit Eigeninitiative gelöst werden, den ihr Zweck liegt in der Unfallvermeidung bzw. -reduktion. Dies geschieht größtenteils durch nonverbale Kommunikation: Signale, Handzeichen, da eine verbale Kommunikation nicht möglich ist. Stress, rasche Entscheidungsabläufe, die hohe Geschwindigkeit, die die „Masse an Energie“ bewegt, und eine unüberschaubare Vielfalt an Ver- und Geboten wirkt auf die Kommunikation ein. Vor allem aus dem Auto heraus, ist sie stark eingeschränkt. Unfälle sind ein eindeutiges Zeichen für einen Zusammenbruch der Kommunikation. Oft sind die Verkehrsteilnehmer von ihrer eigenen Position so überzeugt, dass sie nicht auf die anderen achten.

Verkehrsregeln, die StVO, Ampeln, Bodenmarkierungen und ebenfalls eine ausgeglichene persönliche Verfassung wirkt sich positiv auf die Kommunikation im Straßenverkehr aus. Negativen Einfluss haben Handys, Alkohol, Drogen, Wetterlage und Straßenzustand, „stressige Situationen“ wie Staus und Geheue, aber auch die persönliche Einstellung wie Charaktereigenschaften, schlechte Laune oder schlechte Erfahrungen.

Obwohl erwähnt wird, dass die Gesetzeslage klare Vorgaben für die formelle Kommunikation macht, wird sie als sehr eingeschränkt wahrgenommen und durch Blinken, Hupen oder Handzeichen ergänzt. Aber auch Ampeln, die ebenfalls als formell eingeordnet werden.

Die informelle Kommunikation passiert überall dort, wo die Regelungen unklare Bereiche offen lassen. Sie dient zur Klärung komplexer Situationen, wie z.B. Verhalten beim Zebrastreifen. Sie geschieht als persönliche Initiative durch Handzeichen, Mimik und Gestik, Blinken – aber auch durch verbale Kommunikation z.B. durch Schreien, wie der Radfahrer in dieser Gruppe anmerkt. Dennoch ist sie größtenteils nonverbal.

Die Konflikte zwischen formeller und informeller Kommunikation werden darin gesehen, dass sich Verkehrsteilnehmer nicht an die Vorschriften halten, aber auch wenn ein Verkehrsteilnehmer einen gemachten Fehler nicht einsieht oder gesetzliche Zeichen ignoriert. Obwohl die beiden Kommunikationsarten unterschiedlich wahrgenommen werden, kann es zu einem Widerspruch zwischen den beiden kommen. Dennoch wird angemerkt, dass beide aber auch ineinander greifen, und zwar genau dann, wenn geregelte Situationen individuell interpretiert werden und die Regeln ebenfalls individuell abgeändert werden. Als Beispiel wird hierfür das Sich-verlassen auf das Blinken eines LKW-Fahrers beim Überholvorgang genannt.

Deswegen werden formelle und informelle Kommunikation oft als gleichwertig genannt. Obwohl die formelle kurz und bündig exakte Aussagen



zulässt, kommt es aber immer wieder zu Störungen. Hier greift die informelle Kommunikation ein. Sie ermöglicht den Verkehrsteilnehmern Orientierung und Einordnung und ist notwendig, wenn es darum geht, Situationen besser zu klären. Allerdings sieht in dieser Gruppe ein Mitglied die formelle Kommunikation als wichtiger an, weil sie in den meisten Fällen funktioniert. Situationen, die informelle Kommunikation bedingen, seien in der Minderheit. Dennoch kommt es auf formeller Ebene oft zu Regelverstößen, wie z.B. bei Rot über die Kreuzung fahren, Missachtung von Verkehrszeichen. Als Reaktionen darauf werden hier vor allem persönliche Reaktionen wie schimpfen, obszöne Gesten und starkes Spiel von Mimik und Gestik genannt. Aber auch mittels Fahrverhalten kann darauf reagiert werden: Lichthupe, Hupe, Anblinken, Auffahren oder Schneiden.

Als Verstöße gegen die informelle Kommunikation werden von dieser Gruppe das Ignorieren von Kommunikationsversuchen durch andere Verkehrsteilnehmer genannt, z.B. jemandem, der rückwärts einparken will, den Parkplatz wegnehmen, und die eingeschränkte Aufmerksamkeit durch Handytelefonate. Dennoch wird angemerkt, dass man eigentlich gegen informelle Kommunikation nicht verstoßen kann, da sie keine Regeln aufstellt.

Verbessert kann die formelle Kommunikation durch einen übersichtlicheren „Schilderwald“ werden, aber auch durch stärkere Kontrollen, klarere Gesetze und technische Neuerungen. Aber auch eine langsame Geschwindigkeit wird als Verbesserung sowohl für die formelle als auch die informelle Kommunikation angesehen. Bei der informellen Kommunikation wird zusätzlich klar auf Erziehung, gegenseitige Rücksichtnahme, selektive Führerscheivergabe verwiesen.

Gerade in der Führerscheinausbildung sollte daher mehr Gewicht auf psychische und physische Eignung der Verkehrsteilnehmer gelegt werden. Ebenso könnten gezielte Kommunikationstrainings und Rollenspiele, bezüglich der Art und Weise, wie im Straßenverkehr kommuniziert wird, hier eine Verbesserung bringen.

„Solange niemand durch einen Autopilot ersetzt wird“, wird interpersonelle Kommunikation weiter eine Rolle spielen. Dennoch wird vermutet, dass es zu einer Abnahme dieser infolge der Fahrassistenzsysteme kommt, da diese Aufgaben des Fahrers übernehmen werden. Allerdings wurden hier auch Ampeln, Beleuchtung und Bodenmarkierungen als Fahrassistenzsysteme angesehen.

In dieser Gruppe werden sehr viele Aufzählungen und selbsterlebte Situationen genannt, die ausführlich beschrieben werden, z.B.: eine Antwort zur Frage 1: „Zum Beispiel zu wenig Abstand halten ist meist so zu verstehen, dass der hintere Fahrer dem vorderen Fahrer signalisiert "du fährst zu langsam"; reduziert jemand im Stadtgebiet immer wieder vor Kreuzungen seine Geschwindigkeit und fährt auch ansonsten defensiv und eher langsam, kann man davon ausgehen, dass es sich um eine Person handelt, die sich in der Gegend nicht auskennt,... - ohne Worte zu wechseln, ohne andere Fahrer bewusst darauf aufmerksam machen zu wollen, gibt man von sich Informationen preis, die in den meisten Fällen von den anderen Verkehrsteilnehmern auch richtig verstanden werden. Selbst ein Autofahrer der quasi mit Scheuklappen unterwegs ist und ohne Rücksicht auf andere fährt, spricht durch seinen Fahrstil zu den anderen Verkehrsteilnehmern, sodass diese wahrscheinlich dem Scheuklappen-Fahrer erhöhte Aufmerksamkeit schenken iSv ‚Achtung‘ (z.B. unvorhergesehener Spurwechsel oä). Oft spürt man, was ein anderer Autofahrer im nächsten Moment sehr wahrscheinlich tun wird, einfach aufgrund der Kommunikation die er betreibt. Ob eine entsprechende Kommunikation (z.B. Anblinken) positiv oder negativ zu interpretieren ist, kann nur im Rahmen der jeweiligen Situation festgestellt werden (z.B. Anblinken, weil man auf eine bevorstehende Radarkontrolle aufmerksam machen will oder Anblinken, weil man den anderen Verkehrsteilnehmer auf einen Fehler aufmerksam machen will.“

#### **10.4. Vergleich der Ergebnisse der Fokusgruppen**

In den Fokusgruppen gab es klare Unterscheidungen, aber auch viele Übereinstimmungen.

Während die Fokusgruppe 1 (Ausbildungsinstanzen) sich stark auf die theoretische, juristische Sichtweise beschränkt und diese auch neutral und mit verkürzt dargestellten Beispielen erklärt, zeigt uns die Fokusgruppe 3 (Verkehrsteilnehmer) eindeutig, wie Autofahrer Kommunikation im Straßenverkehr sehen, was auch mit sehr ausführlichen Beispielen ausgedrückt wird. Fokusgruppe 2 (Vermittler) hat, wie schon ihre Mittlerstellung erahnen hat lassen, eine Zwischenposition. Die juristische Sichtweise ist ebenso angeführt wie die Sichtweise der Autofahrer.

Besonders auffällig war, dass sowohl die Gruppe der Ausbildungsinstanzen als auch die der Verkehrsteilnehmer eine klare, der Theorie entsprechende Definition von Straßenverkehr haben: Straßenverkehr als kommunikatives System, das auf gegenseitiger Wahrnehmbarkeit beruht. Straßenverkehr als Abfolge von bewussten und unbewussten Kommunikationsakten in Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer.

Einig sind sich alle drei Fokusgruppen auch darüber, dass die Kommunikation wichtig für den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und für den Informationsaustausch ist. Sie soll unklare Situationen klären und Unfälle verhindern bzw. reduzieren. Im Straßenverkehr findet die Kommunikation großteils nonverbal über Mimik, Gestik, aber auch Fahrverhalten ebenso wie über optische und akustische Zeichen statt. In seltenen Fällen kann es zu verbalen Auseinandersetzungen zwischen Autofahrern kommen, während den Fußgängern neben der nonverbalen auch die verbale Kommunikation zur Konfliktlösung bereit steht. Ebenfalls herrscht Einigkeit darüber, dass persönliche Einstellungen, das Wohlbefinden, die Gefühlslage und die Charaktereigenschaften einen Einfluss auf das Verhalten im Straßenverkehr haben.

Erstaunlich ist, nachdem zwei Fokusgruppen den Straßenverkehr klar als kommunikatives System beruhend auf gegenseitiger Wahrnehmbarkeit definiert haben, dass Ampeln, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen und Verkehrsleitsysteme dennoch als formelle Kommunikation angesehen werden. Diese fallen laut Theorie und Definition nicht unter den Begriff der interpersonellen Kommunikation.

Klare Unterscheidungen gibt es in der Wertigkeit zwischen formeller und informeller Kommunikation. Zwar sind sich alle drei Gruppen einig, dass die formelle Kommunikation durch die Gesetzeslage Vorschriften unterliegt und die informelle unreglementiert ist und zur Klärung von komplexen Situationen dient. Dennoch ist für die Fokusgruppe der Ausbildungsinstanzen eindeutig die formelle Kommunikation wichtiger, die informelle sollte keine Rolle spielen, da alles durch die StVO geregelt ist. Die Fokusgruppe „Vermittler“ sieht zwar beide Kommunikationsformen als gleichwertig. Allerdings bekommt die informelle eine besondere Bedeutung dadurch, dass sie die formelle verstärken, ja sogar ersetzen kann. Die Gruppe der Verkehrsteilnehmer sieht beide Formen äquivalent. Die formelle funktioniert meistens. Die informelle greift erst dann ein, wenn es in der formellen Kommunikation Störungen gibt.

Einfachere Gesetze, übersichtlichere Beschilderung, härtere Sanktionen und vermehrte Kontrollen werden von allen drei Gruppen als Verbesserung der formellen Kommunikation vorgeschlagen. Bei den Verbesserungsvorschlägen für die informelle Kommunikation liegen Fokusgruppe „Ausbildungsinstanzen“ und Fokusgruppe „Verkehrsteilnehmer“ wieder fast identisch. Bessere Schulungen, Coaching von Verkehrspsychologen, bessere Erziehung, gegenseitige Rücksichtnahme und selektive Führerscheinvergabe zielen direkt auf den Verkehrsteilnehmer an sich ab. Fokusgruppe 2 (Vermittler) sieht in der Verkehrs- und Straßenplanung eine Verbesserung für die informelle Kommunikation. Sie soll auf Kooperation und Miteinander abzielen. Als Beispiel wird „Shared Space“ angeführt.

Vor allem die Fokusgruppen („Vermittler“ und „Verkehrsteilnehmer“), die sich mit dem Blickwinkel der Verkehrsteilnehmer auseinandersetzen, finden in der Führerscheinausbildung den Bedarf an vermehrten Hinweisen auf die Interaktion und an Kommunikationstrainings. Ebenso sollte mehr Gewicht auf die physische und psychische Eignung gelegt werden. Nachfolgend eine Gegenüberstellung der wichtigsten Ergebnisse der Fokusgruppen:

|   | <b>Fokusgruppe 1<br/>Ausbildungsinstanz</b>  | <b>Fokusgruppe 2<br/>Vermittler</b>  | <b>Fokusgruppe 3<br/>Verkehrsteilnehmer</b>  |
|---|--|--|--|
| <b>Straßenverkehr ist...</b>                              | Kommunikatives System mit gegenseitiger Wahrnehmbarkeit  | Einseitige Kommunikation   | Erschwerte Kommunikation   |
| <b>Kommunikation im Straßenverkehr ist...</b>             | Wichtig für den Verkehrsfluss und zur Klärung missverständlicher Situationen<br>Soll Unfälle verhindern<br>Ist nonverbal                       | Einseitige, weil man vom anderen nicht wahrgenommen wird<br>Viel Spielraum für Interpretation<br>Verbal bei Fußgängern<br>Erschwert durch die Geschwindigkeit<br>Ist nonverbal | Erschwert und eingeschränkt durch die Karosserie, die den Fahrer umgibt und die Geschwindigkeit, die Vielfalt an Ver- und Geboten<br>ist nonverbal                   |
| <b>Besonderheiten der Kommunikation im Straßenverkehr</b> | Idealzustand: keine Kommunikation bzw. nur nach Vorgabe der StVO   | Durch Kommunikation wird der semiprivate Raum des Autos gestört<br>Sind Folgewirkungen der eigenen unbewussten Handlungen  | Straßenverkehr ist nicht bis in kleinste Detail geregelt, dadurch entstehen Mehrdeutigkeiten und Konflikte, die durch Eigeninitiative gelöst werden müssen           |
| <b>Negative Einflüsse:</b>                                | Alkohol, Drogen<br>Handy, Stress, Witterung, Zeitmangel<br>Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer<br>Persönliche Einstellungen, Wohlbefinden | Handy, Alkohol, Medikamente, Drogen<br>Egozentrisches Verhalten, Wut, Stress   | Handy, Drogen, Alkohol<br>Wetterlage und Straßenzustand<br>Stau, Geheue<br>Persönliche Einstellung, Charaktereigenschaften, schlechte Laune<br>Schlechte Erfahrungen |

|   | <b>Fokusgruppe 1<br/>Ausbildungsinstanz</b>  | <b>Fokusgruppe 2<br/>Vermittler</b>   | <b>Fokusgruppe 3<br/>Verkehrsteilnehmer</b>   |
|---|--|---|---|
| <b>Positive Einflüsse:</b>                                  | Stress, Witterung, Zeitmangel, Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer<br>Persönliche Einstellungen, Wohlbefinden   | Niedrige Geschwindigkeit, konzentriertes und aufmerksames Fahren, schönes Wetter  | Regelungen der StVO<br>Ampeln, Bodenmarkierungen  |
| <b>Missglückt:</b>  | Unfall, Verkehrsfluss kommt zum Erliegen   | Wenn konfliktreiche Situationen entstehen   | Unfall ist Zusammenbruch der Kommunikation  |
| <b>Formelle Kommunikation</b>                               | Entspricht den Vorgaben des Gesetzes<br>Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Ampeln, Geschwindigkeits-Beschränkungen  | Vertrauensgrundsatz ist wichtig<br>Unterliegt Vorschriften<br>Ampeln und Verkehrszeichen<br>Verkehrssleitsysteme                            | Verkehrsregelungen durch Ampeln und Verkehrszeichen<br>Klare Vorgaben durch die Gesetzeslage eingeschränkt  |
| <b>Verstöße und Reaktionen auf formelle Kommunikation</b>   | Verstöße gegen das Gesetz<br>Antwort erfolgt auf der informellen Ebene   |   | Verstöße Missachtung der Verkehrsvorschriften<br>Antwort erfolgt auf informeller Ebene durch persönliche Reaktionen und Fahrverhalten   |
| <b>Informelle Kommunikation</b>                             | Liegt außerhalb der formellen Kommunikation<br>Nicht normierte Verhaltensweisen<br>Meist negativ besetzt: Ärger, Geringschätzung der Anderen<br>Eingeübtes Verhalten | Unreglementiert<br>Verbal und nonverbal<br>Beschimpfungen<br>Gesten, Lichthupe<br>Verstärkt bzw. kann formelle Kommunikation sogar ersetzen | Unklare Bereiche<br>Zur Klärung komplexer Situationen<br>Durch persönliche Initiative<br>Eventuell auch verbal<br>Kommt dort zum Tragen wo es in der formellen Kommunikation Störungen gibt |
| <b>Verstöße und Reaktionen auf informelle Kommunikation</b> | Verstöße und Antwort erfolgen auf informeller Ebene<br><br>Sind schwer greifbar  | Bei Verstößen: "es kracht"<br>Reaktion erfolgt informell  | Verstöße sind Ignorieren des Anderen, Aufmerksamkeitsdefizite durch Telefonieren mit dem Handy<br>Kann eigentlich nicht gegen informelle Kommunikation verstoßen, da sie nicht geregelt ist |
| <b>Verbesserungen der formellen Kommunikation</b>           | einfachere Gesetze<br>härtere Sanktionen   | Weniger Regeln, bessere Schilder<br>Stärkere Kontrollen   | Übersichtlichere Beschilderung, stärkere Kontrollen, Klarere Gesetze, Langsamere Geschwindigkeit  |

|   | <b>Fokusgruppe 1<br/>Ausbildungsinstanz</b>   | <b>Fokusgruppe 2<br/>Vermittler</b>   | <b>Fokusgruppe 3<br/>Verkehrsteilnehmer</b>   |
|---|---|---|---|
| <b>Verbesserung<br/>der informellen<br/>Kommunikation</b> | bessere Schulungen<br>Coaching durch<br>Verkehrspsychologen   | Eine<br>Straßenplanung die<br>Kooperation und<br>Miteinander fördert<br>(„Shared Space“)  | Langsamere<br>Geschwindigkeit<br>Erziehung<br>Gegenseitige<br>Rücksichtnahme<br>Selektive<br>Führerscheinvergabe  |
| <b>Formell vs.<br/>informell</b>                          | Formell wichtiger als<br>informell<br>Informelle<br>Kommunikation<br>sollte keine Rolle<br>spielen<br><br>Kulturelle Unter-<br>schiede in der<br>Wertigkeit | Formelle etwas<br>höher gewertet als<br>die informelle<br>Kommunikation   | Formelle und informelle<br>Kommunikation sind<br>fast gleichwertig<br>Formelle kann wichtiger<br>sein, weil sie meistens<br>funktioniert<br><br>Greifen aber auch<br>ineinander, wenn Regeln<br>informell interpretiert<br>werden |
| <b>Vorschläge für<br/>eine bessere<br/>Ausbildung</b>     |   | Mehr Hinweise auf<br>Interaktion  | Mehr Gewicht auf<br>physische und<br>psychische Eignung<br>Kommunikationstraining<br><br>Rollenspiele zur<br>Verbesserung der Art<br>und Weise der<br>Kommunikation   |
| <b>Fahrassistenz-<br/>systeme</b>                         | Erleichterung und<br>bessere<br>Aufmerksamkeit bei<br>den<br>Verkehrsteilnehmern  | Führen zu einer<br>Erleichterung durch<br>bessere<br>Orientierung,<br>Aufmerksamkeit<br>und weniger Stress<br>Verwirrung entsteht<br>durch die<br>komplizierte<br>Bedienung | Sollen Menschen nicht<br>ersetzen<br>Übernehmen Aufgaben<br>des Fahrers<br><br>Dazu zählen auch:<br>Ampeln, Beleuchtung,<br>Bodenmarkierung   |
| <b>Inhaltlich</b>   | Theoretische,<br>juristische<br>Sichtweise  | Juristische, aber<br>auch Sicht der<br>Autofahrer   | Sichtweise der<br>Autofahrer  |
| <b>Schriftliche<br/>Darstellung</b>                       | Eher neutrale,<br>verkürzte<br>Darstellungen von<br>Verkehrssituationen   | Klare, verkürzte<br>Darstellungen von<br>Verkehrssituationen  | Viele ausführliche<br>Beschreibungen von<br>Verkehrssituationen   |

**Tabelle 3:** Gegenüberstellung der Fokusgruppenergebnisse

## 11. Ergebnisse

Wie in der ganzen Arbeit klar erkennbar ist, handelt es sich bei der Kommunikation um ein zentrales Thema für das Verhalten im Straßenverkehr. Ohne Kommunikation und Interaktion mit den Anderen wäre ein Umgang mit dem System Straßenverkehr und seiner Komplexität nicht möglich. Die Karosserie bildet zusätzlich einen semiprivaten Raum, der durch die Kommunikation durchbrochen wird. Verkehrsteilnahme ist Kommunikation unter erschwerten Bedingungen.

### 11.1. Besonderheiten der Kommunikation im Straßenverkehr

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>Nonverbalität</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optische und akustische Signale</li> <li>• Geschwindigkeit</li> <li>• Fahrverhalten, Fahrstil</li> <li>• Automarke, Fahrer etc. („Man kann nicht <i>nicht</i> kommunizieren“)</li> </ul>   |
| <b>Flüchtigkeit</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unklarheit, ob eigene Mitteilungen wahrgenommen werden</li> <li>• Kaum die Möglichkeit zu antworten - wenig Feedback</li> <li>• Anonymität</li> <li>• Potentielle Gefährdung anderer und des eigenen Lebens</li> </ul>   |
| <b>Technische Abhängigkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktionieren des Fahrzeuges (Gas, Bremse, Lichter, Hupe usw.)</li> <li>• Fahrassistenzsysteme</li> </ul>  |
| <b>„Mensch in Maschine“</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mensch in metallischer Box</li> <li>• Eingeschränkte Beweglichkeit</li> <li>• Karosserie als „Schutzmantel“</li> <li>• Auto(-marke) als Image/Selbstdarstellung</li> <li>• Anonymität</li> <li>• „Sicherheit“ gegenüber anderen („Übersicher“)</li> <li>• Eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten</li> <li>• Erschwerte Kommunikationswahrnehmung (geschlossene Fenster, Straßenlärm usw.)</li> </ul> |

**Tabelle 4:** Besonderheiten der Kommunikation im Straßenverkehr



Die Besonderheiten der Kommunikation im Straßenverkehr lassen sich folgendermaßen darstellen: (Siehe Tabelle 4)

Kommunikation im Straßenverkehr dient nicht, wie in der alltäglichen Kommunikation möglich, zur Wissensansammlung. Ihr Ziel ist viel eher der rasche Informationsaustausch zur Durchsetzung der eigenen Ziele und Intentionen. Der Verkehrsteilnehmer will einfach „schnell und ungehindert“ ans Ziel kommen. Jede Form der Kommunikation wird als Behinderung angesehen. Somit richten die Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten, darunter können auch Regelbrüche und schlechte Gewohnheiten fallen, auf einen reibungslosen Ablauf im Straßenverkehr, auf die Flüssigkeit des Verkehrs aus. Aber erst wenn sich ein Verkehrsteilnehmer in Anwesenheit anderer auffällig verhält, können missverständliche Situationen entstehen. Diese müssen dann mittels Kommunikation geklärt werden.

Daraus ergeben sich auch besondere Kommunikationsstrategien, wie das schnelle Abhandeln der Interaktion im Rahmen des Ökonomiekriteriums oder der gänzlichen Kommunikationsvermeidung. Allerdings wird diese Vermeidungshaltung von den anderen Verkehrsteilnehmern dennoch als Kommunikation, meist unter negativen Vorzeichen, wahrgenommen. Dementsprechend handeln sie auch und beantworten sie mit Aggression und risikoreichen Verhaltensweisen.

Dieses Verhalten kann zum Missglücken der Kommunikation und zum Zusammenbruch des Systems führen: im schlimmsten Fall kommt es zum Verkehrsunfall.

## **11.2. Formelle Kommunikation**

Die Regelungen der StVO versuchen hier de-eskalierend einzugreifen, indem sie für Verhaltenssicherheit durch die gesetzlichen Vorgaben sorgen, zur Unfallvermeidung beitragen und die Verkehrssicherheit verbessern. Ein

Hauptziel ist es, die Flüssigkeit des Verkehrs beizubehalten und diesen störungsfrei abzuwickeln. Auch dienen diese Normierungen dem Schutz der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer.

Diskussionen über geregelte Verhaltensweisen im Straßenverkehr gab es seit etwa 1902. Seit 6. Juli 1960 existiert in Österreich die Straßenverkehrsordnung, am 1. Jänner 1961 ist sie als Bundesgesetz in Kraft getreten. Da die StVO schriftlich festgelegt ist, ist für alle jederzeit einsehbar bzw. – wie alle Gesetzestexte – auch in Buchform erwerbbar.

Die StVO regelt das Verhalten und die Interaktionsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Bestimmte Verhaltensweisen sind strikt festgelegt. So haben z.B. Lichthupe, Blinker und Hupe bestimmte festgelegte Bedeutungen, die keiner weiteren Interpretation offen stehen – zumindest nicht im Rahmen der rechtlichen Auslegung.

Folgende Paragraphen regeln im Sinne der formellen Kommunikation das Verhalten der Verkehrsteilnehmer:

|                         |  |                       |                                      |
|-------------------------|--|-----------------------|--------------------------------------|
| <b>§ 3 StVO</b>         | Vertrauensgrundsatz                                      | <b>§ 20 StVO</b>      | Fahrgeschwindigkeit                  |
| <b>§ 4 StVO</b>         | Verkehrsunfall   | <b>§ 21 StVO</b>      | Verminderung der Fahrgeschwindigkeit |
| <b>§ 7 Abs. 1 StVO</b>  | Allgemeine Fahrordnung                                   | <b>§ 22 StVO</b>      | Warnzeichen                          |
| <b>§ 10 Abs. 2 StVO</b> | Ausweichen   | <b>§ 23 StVO</b>      | Halten und Parken                    |
| <b>§ 11 StVO</b>        | Änderung der Fahrtrichtung und Wechsel des Fahrstreifens | <b>§ 36 StVO</b>      | Zeichengebung                        |
| <b>§ 13 Abs. 3 StVO</b> | Einweiser  | <b>§ 41 StVO</b>      | Hilfszeichen                         |
| <b>§ 14 Abs. 2 StVO</b> | Einweiser  | <b>§ 50 Z 12 StVO</b> | Gefahrenzeichen Kinder               |
| <b>§ 15 StVO</b>        | Überholen  | <b>§ 52 Z 2 StVO</b>  | Gefahrenzeichen Spital               |

|                          |                 |                       |                                 |
|--------------------------|-----------------|-----------------------|---------------------------------|
| <b>§ 16 StVO</b>         | Überholverbote  | <b>§ 52 Z 14 StVO</b> | Vorschriftszeichen<br>Hupverbot |
| <b>§ 17 StVO</b>         | Vorbeifahren    | <b>§ 76 StVO</b>      | Verhalten der<br>Fußgänger      |
| <b>§ 19 Abs.7/8 StVO</b> | Vorrangverzicht | <b>§100 KFG</b>       | Warnzeichen                     |

**Tabelle 5:** Paragraphen der formellen Kommunikation

Die Judikatur regelt somit den Einsatz von Fahrgeschwindigkeit, Licht- und Schallzeichen und auch das Fahrverhalten (Überholen, Fahrstreifenwechsel). Aber auch die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer sind davon nicht ausgenommen: so wird auch das Verhalten der Fußgänger geregelt.

Für den Verkehrsteilnehmer ist oft nicht klar unterscheidbar zwischen interpersoneller formeller Kommunikation und gesetzlich vorgeschriebener Zeichengebung. Da Kommunikation als dyadische Interaktion im Sinne der gegenseitigen Wahrnehmbarkeit definiert wird, fallen Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und sogar Verkehrsleitsysteme nicht unter den Begriff der Kommunikation. Dennoch werden sie von den drei Fokusgruppen „Ausbildungsinstanzen“, „Vermittler“ und „Verkehrsteilnehmer“ als formelle Kommunikation verstanden und auch danach behandelt.

Verstöße gegen die Vorgaben der StVO werden von der Exekutive (Polizei) mit Geldbußen, Führerscheinentzug, Anzeigen oder bei wiederkehrendem Auftreten der Regelwidrigkeit auch mit Haftstrafen geahndet – und sie sind in den jeweiligen Gesetzestexten auch genau normiert. Kommt es zu einem Unfall, so liegt die Schuld bei dem Verkehrsteilnehmer, der sich nicht an die Vorschriften gehalten hat. In besonderen Fällen kann es auch eine Teilschuld von beiden Beteiligten geben.

Vom Verkehrsteilnehmer selbst werden die Verstöße gegen die formelle Kommunikation, sofern sie nicht bei der Polizei angezeigt werden, mit Wut,

Ärger und aggressivem Verhalten beantwortet. Diese Reaktionen fallen in den Bereich der informellen Kommunikation. Auch eine verbale Auseinandersetzung oder sogar eine direkte Konfrontation kann in solchen Fällen vorkommen.

Durch einen vermehrten Einsatz der Exekutive, Überwachung mit „Section Control“ und höhere Geldstrafen könnte die formelle Kommunikation verbessert werden. Auch meinen die Fokusgruppen, dass eine klarere Gesetzeslage und ein übersichtlicherer „Schilderwald“ eine Verbesserung mit sich bringen würde. Auch in Projekte wie „Shared Space“ werden hohe Erwartungen gesetzt, da sie auf Kooperation und Miteinander der Verkehrsteilnehmer abzielen.

### ***11.3. Übergang von formeller zu informeller Kommunikation***

Zwar sollten alle Situationen, die im Straßenverkehr passieren können, bzw. das Verhalten in diesen Situationen, durch die Regelungen der StVO definiert sein. Dennoch ist sie nicht immer so eindeutig, wie es die Gesetzgeber gerne hätten. Viele sind unscharf formuliert und lassen dem Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit, selbst das Verhalten zu entscheiden.

So wird beim **§17 StVO** (Vorbeifahren), wenn notwendig, auch noch eine **direkte Kontaktaufnahme** – d.h. eine informelle Vorgehensweise – gefordert. Bei **§11 StVO** (Richtungsänderung, Fahrstreifenwechsel) wird gerade bei zweirädrig motorisierten Verkehrsteilnehmern darauf hingewiesen, dass ihr mögliches Verhalten aus dem Gesamteindruck zu schließen sei. Auch bei **§16 StVO** (Überholverbote) ist immer mit informellen Zeichen von Verkehrsteilnehmern zu rechnen, die den Anderen damit zeigen wollen, dass ein Überholen dennoch möglich bzw. nicht möglich ist. Formulierungen wie z.B. „**rechtzeitige Kontaktaufnahme**“, „**ohne Kontaktaufnahme darf nicht ...**“ sind weiters in den Paragraphen **§15 StVO** (Überholen), **§19/Abs. 7 und 8 StVO** (Vorrangverzicht), **§10/Abs. 2 StVO** (Ausweichen), den §§ **13/3**

**und 14/3 StVO** (Einweiser) und auch bei **§23 StVO** (Halten und Parken) zu finden. Unter den oben genannten Formulierungen wird der Blickkontakt und wenn notwendig auch das Aufmerksammachen durch Hupen oder Lichtsignale verstanden. Notfalls muss der Verkehrsteilnehmer auch stehen bleiben, bis die Situation eindeutig geklärt ist. Auch der **§3 StVO** (Vertrauensgrundsatz) sieht in vielen Situationen **eine entsprechende Kontaktaufnahme** mit den anderen Verkehrsteilnehmern vor und weist auch auf **§50/Z 12 StVO** (Kinder) und **§53/Z 2 StVO** (Spital) hin.

Hier beginnt allerdings für den Verkehrsteilnehmer eine Grauzone, die von der Judikatur als „**praeter legem**“ bezeichnet wird. Davon wird gesprochen, wenn ein Rechtsstandpunkt am Gesetz „vorbeigeht“. Verständlich ausgedrückt, sind das die Handlungen, die an sich so nicht im Gesetz stehen, aber diesem nicht widersprechen. Für solche Fälle gibt es keine zulässige juristische Auslegungsform. Obwohl nicht normiert, wird dennoch so gehandelt.

#### **11.4. Informelle Kommunikation**

Dieser Graubereich des „praeter legem“ ist auch für vieles bei der informellen Kommunikation im Straßenverkehr anwendbar. Das Verständnis der Verkehrsteilnehmer weicht hier allerdings durchaus auch von den Legaldefinitionen ab. Neben den schon in der formellen Kommunikation möglichen Kommunikationsarten (Lichtsignale, Schallzeichen und Fahrgeschwindigkeit) kommen hier auch Gesten und Mimik ins Spiel. Ein Hauptaugenmerk fällt auf den Einsatz von Handzeichen wie z.B. Bedanken, Vogelzeigen und ähnliches. Aber auch die Orientierung der Verkehrsteilnehmer zueinander, z.B. wenn man den Sicherheitsabstand zum anderen Fahrzeug nicht einhält, „Auffahren“ und „Ausbremsen“, spielt hier eine Rolle. Ebenso ist hier eine verbale Verständigung möglich.

Im Sinne von „Man kann nicht *nicht* kommunizieren“ nach Paul Watzlawick fallen unter informelle Kommunikation die Kommunikationsvermeidung genauso wie die Interpretationen und die Bedeutungszuschreibungen über die Automarke, das Aussehen der Karosserie, das Fahrverhalten oder das Aussehen des Fahrers. Auch wenn diese Informationen unbewusst und oft nicht gewollt ausgesandt werden, spielen sie eine wichtige Rolle, wie Verkehrsteilnehmer untereinander kommunizieren.

Da die informelle Kommunikation unreglementiert und nicht schriftlich festgelegt ist, äußert sie sich meist in informellen Normen, eingeübtem Verhalten und Gewohnheiten. Diese sind regional und national unterschiedlich und werden auch unterschiedlich bewertet. Oft fällt es auch für den Verkehrsteilnehmer leichter, informell zu kommunizieren, weil er mit den aktuellen gesetzlichen Richtlinien nach jahrelanger zur Gewohnheit gewordener Fahrpraxis nicht mehr vertraut ist.

Die informellen Äußerungen haben sozusagen die Funktion von Sanktionierung gegen Verstöße der formellen und informellen Kommunikation. Sie sind in der jeweiligen Situation meist negativ besetzt, weil sie den Ärger und den Missmut über den Anderen ausdrücken. Dazu zählen Beschimpfungen verbaler und nonverbaler Art, das Betätigen der Lichthupe, das Anhupen. Aber auch positive Reaktionen wie das Bedanken bei einem anderen Verkehrsteilnehmer, ein Hinweis auf eine Fehlfunktion des Autos, z.B. dass ein Blinker nicht zurückgestellt wurde oder ein Bremslicht ausgefallen ist, oder auf eine Gefahrenstelle, sind über die informelle Kommunikation möglich.

Sie dient vorrangig zur Klärung komplexer Situationen, um den Anderen etwas mitzuteilen, und geschieht durch persönliche Initiative, um seine eigenen Ziele zu erreichen. Sie dient somit auch der Orientierung und der Bewertung beim Auftreten einer Störung. Zwar ist sie informativer als die formelle Kommunikation, aber nicht immer eindeutig, und unterliegt in der jeweiligen Situation der Interpretation des Verkehrsteilnehmers. Sie wird

überall dort angewendet, wo die juristischen Vorgaben unklare Bereiche offen lassen, und wo die persönliche Intention des Verkehrsteilnehmers im Vordergrund steht, z.B. auch als Reaktion auf Verstöße gegen die formelle Kommunikation.

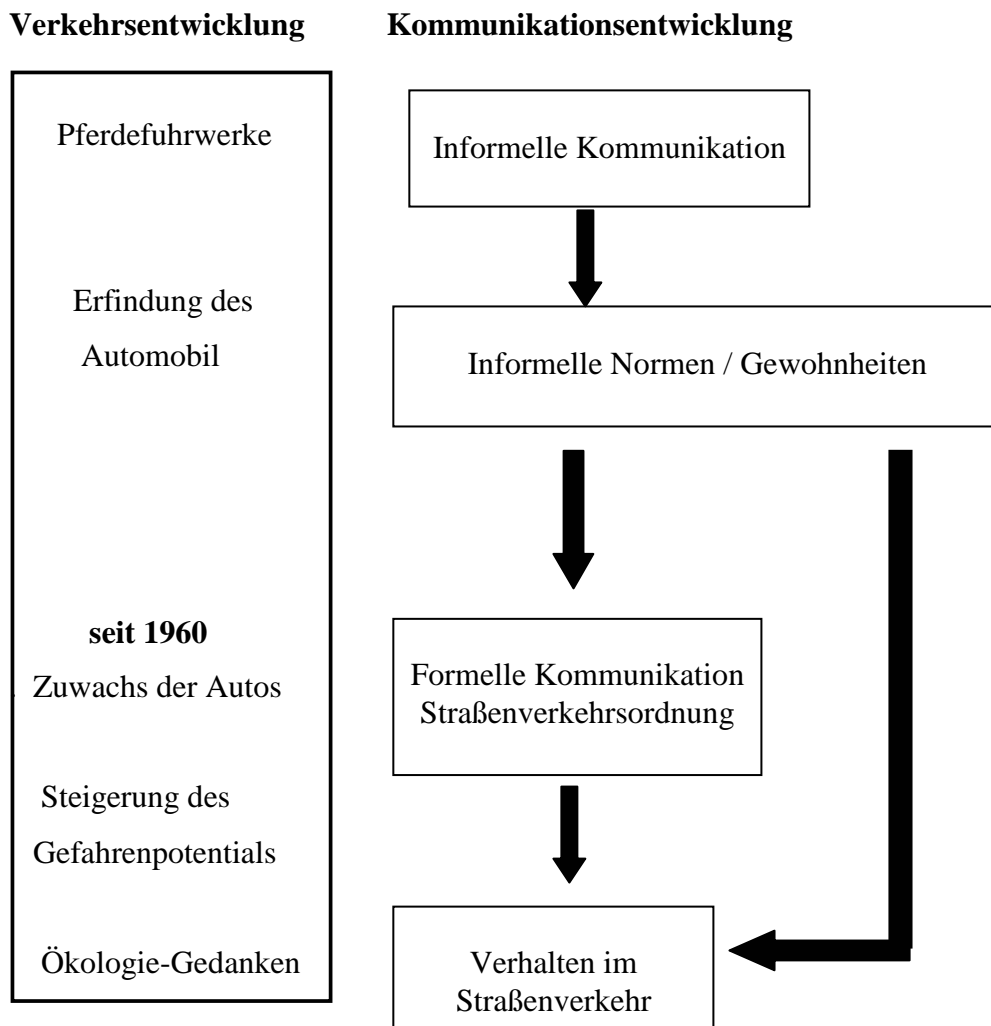
Bei Verstößen gegen die informelle Kommunikation wird ebenfalls größtenteils informell geantwortet, und im schlimmsten Fall „kracht es“. Im Gegensatz zur formellen Kommunikation sind Verstöße nicht wirklich greifbar, viel eher ist es in den meisten Fällen so, dass der Einsatz von informellen Ausdrucksformen gegen das bestehende Recht verstößt. Dass sie aber dennoch immer wieder eingesetzt werden, hängt davon ab, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, erwischt zu werden. Von offizieller Seite erfolgen die Sanktionen darauf im Sinne der Straßenverkehrsordnung und des darin vorgegebenen Strafmaßes.

### **11.5. Gegenüberstellung formelle – informelle Kommunikation**

Eine Gegenüberstellung von formeller und informeller Kommunikation ergibt sich nicht nur aus den Ergebnissen der Fokusgruppen, sondern auch durch die geschichtliche Entwicklung können Rückschlüsse auf einen Zusammenhang zwischen formeller und informeller Kommunikation geschlossen werden. Diese sollen hier ebenfalls erwähnt werden. Abschließend werden alle Ergebnisse in einer Tabelle zusammengeführt.

#### **11.5.1. Historische Entwicklung**

Wie aus der Grafik (Abb.34) eindeutig erkennbar ist, gibt es einen Zusammenhang zwischen den Entwicklungen auf dem Sektor Straßenverkehr und Automobil und der Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation.



**Abb. 34:** Historische Entwicklung informeller und formeller Kommunikation im Straßenverkehr

In den Anfängen des Straßenverkehrs, der Zeit der Kutschen und Fuhrwerke, gab es noch keine Regelungen. Es wurde einfach verbal kommuniziert und so die Vorgehensweise bei unklaren Situationen ausgehandelt. Die gleichen Bedingungen gab es noch bei der Erfindung des Automobils und in dessen Anfangsphasen. Die großteils offenen Automobile und die im heutigen Vergleich langsame Geschwindigkeit erlaubten noch verbale Kommunikation. Dennoch wurde das Auto rasch mit zusätzlichen Möglichkeiten, sich mitzuteilen, ausgestattet. Hupe und Lichtanlage waren somit die ersten Errungenschaften, um „mit dem Auto“ direkt mit den anderen Verkehrsteilnehmern kommunizieren zu können. Es spielten sich im Laufe der



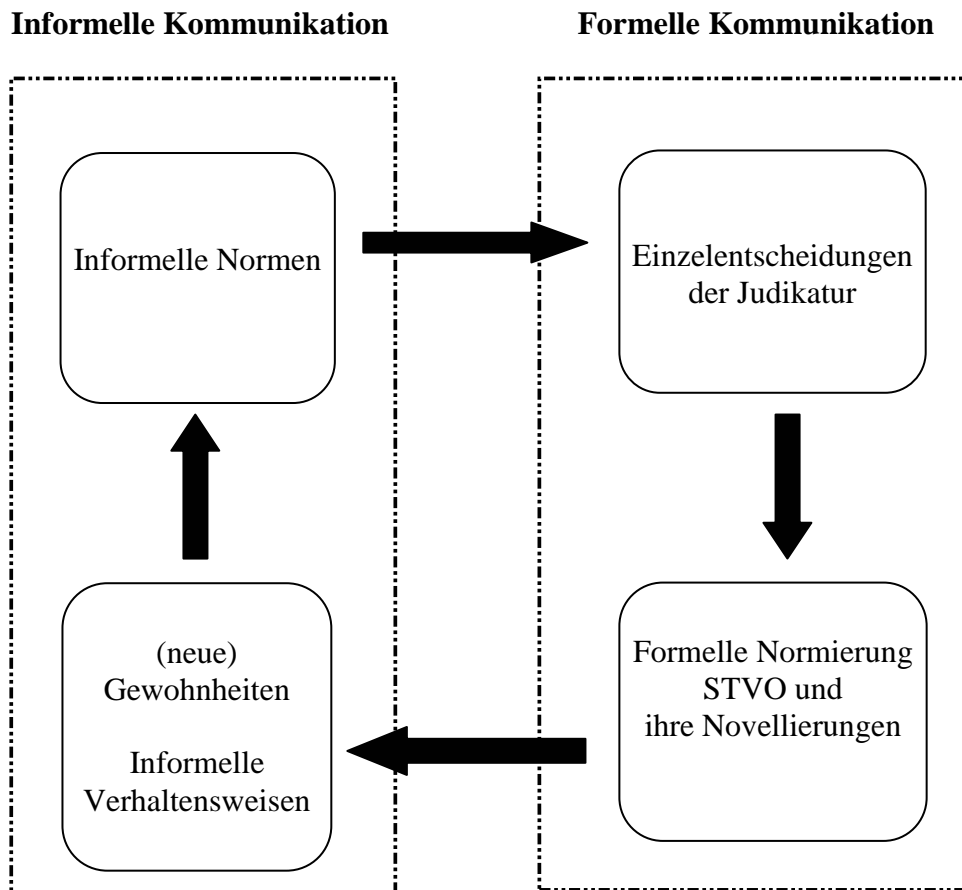
Zeit viele Gewohnheiten ein, den anderen etwas mitzuteilen, so dass sie zu informellen Normen und damit zur informellen Kommunikation wurden. Es kam dadurch immer mehr zu Konflikten zwischen Fußgängern und Autofahrern und auch zwischen den Autofahrern untereinander. Aber erst in den 1960er Jahren wurde durch den raschen Zuwachs an Autos auf den Straßen der Bedarf nach einer formellen Reglementierung durchgesetzt. Viele der informellen Gewohnheiten wurden in der Straßenverkehrsordnung als formelle Kommunikation normiert und schriftlich fixiert. Die StVO und die immer noch vorhandenen Gewohnheiten bzw. deren Erneuerung führen zu unseren heutigen Verhaltens- und Kommunikationsweisen im Straßenverkehr.

### **11.5.2. Entwicklungszusammenhang**

Die Einführung der Straßenverkehrsordnung konnte aber die Fortführung und Neuentwicklung der informellen Kommunikation nicht stoppen. Vielmehr hat sich daraus ein Kreislauf entwickelt, in dem beide Kommunikationsformen – formell und informell – einander bedingen.

Wenn man den historischen Anfang der Kommunikation im Straßenverkehr mit Hinblick auf das Automobil hier weiterführt, beginnt sie mit den Gewohnheiten, die sich aus den tagtäglichen Fahrten mit dem Auto entwickelten. Aus Gewohnheiten wurden dann informelle Normen und informelle Kommunikationsweisen zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Durch konfliktreiche Situationen und Unfällen, die anfangs noch privat geregelt wurden, aber mit der Zeit auch in der Judikatur Einzelentscheidungen forderten, entwickelte sich die Straßenverkehrsordnung. Diese formelle Normierung der Verhaltens- und Kommunikationsweisen im Straßenverkehr führte wiederum zu Verhaltensänderungen und Verhaltensanpassungen, also



**Abb. 35:** Entwicklungszusammenhang von informeller und formeller Kommunikation

zu neuen Gewohnheiten. Diese liegen nun in der „zweiten Schleife“ außerhalb der formellen Kommunikation und bekommen daher wieder informellen Charakter. Die Judikatur trifft erneut Einzelentscheidungen, die auf neuen Konfliktsituationen beruhen, welche dann – sofern sie als nützlich eingestuft werden – mittels Novellierungen in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden. So bekommen sie den Charakter der formellen Kommunikation. Neben dieser entstehen neue Gewohnheiten und informelle Verhaltensweisen....

## 11.6. Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation

Heute wird eindeutig und klar zwischen formeller und informeller Kommunikation unterschieden. Jede davon hat ihre Aufgabe und ihren Zweck, es gibt aber auch Überschneidungen.

|                                       | <b>Formelle</b>  | <b>Informelle</b>   |
|---------------------------------------|--|---|
| <b>Bedeutungsvorgabe durch:</b>       | Gesetz (StVO; KFG) und Verordnungen (z.B. Hupverbot, Wartepflicht bei Gegenverkehr)  | den Verkehrsteilnehmer  |
|                                       | Schriftlich festgelegt (StVO)  | Gesellschaftlicher Konsens, in besonderen Fällen in der StVO normiert   |
|                                       | Soll-Ordnung   | Seins-Ordnung   |
| <b>Kommunikationsmittel:</b>          | Optische und akustische im Sinne der StVO  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optische und akustische wie in der StVO</li> <li>• Geschwindigkeit</li> <li>• Mimik/Gestik</li> <li>• Handgesten</li> <li>• Orientierung der Verkehrsteilnehmer zueinander</li> <li>• Verbal</li> </ul>  |
| <b>Kommunikationsform:</b>            | Rein nonverbal   | Nonverbal und in seltenen Fällen auch verbal  |
| <b>Ausdrucksmöglichkeiten:</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nonverbal:</li> <li>• Lichtzeichen</li> <li>• Schallzeichen</li> <li>• Fahrgeschwindigkeit</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nonverbal:</li> <li>• Lichtzeichen,</li> <li>• Schallzeichen</li> <li>• Fahrverhalten (Geschwindigkeit)</li> <li>• Automarke, Aussehen, Position</li> <li>• Mimik, Gestik</li> <li>• Manchmal sogar verbal oder direkte Konfrontation</li> </ul> |
| <b>erfolgt:</b>                       | Aktiv  | Aktiv und auch passiv - unbewusst gesendete Mitteilungen (Automarke, Fahrstil und dergleichen.)   |
| <b>Bedeutungsvorgabe durch:</b>       | Das Gesetz   | Durch die Verkehrsteilnehmer – Interpretation der jeweiligen Situation  |
|                                       | Vertrauenswürdig   | Nicht vertrauenswürdig  |
| <b>Erlern:</b>                        | In Fahrschule, Verkehrserziehung   | Durch Erlernen und Sozialisierung   |
| <b>Emotion:</b>                       | Neutral  | Meist negativ besetzt   |
| <b>Interaktion bzw. Kommunikation</b> | Gesetzeskonform  | Großteils vorschriftswidrig   |

|                                   | <b>Formelle</b>   | <b>Informelle</b>   |
|-----------------------------------|---|---|
| <b>ist:</b>                       |   |   |
| <b>Zweck:</b>                     | Dient der Verkehrssicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs   | Dient der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsfluss. Aber auch dem Durchsetzen eigener Ziele und Bedürfnisse   |
| <b>Sanktionen:</b>                | Im Sinne von StVO und KFG, es sind aber auch persönliche Reaktionen möglich   | Hauptsächlich persönliche Reaktionen, es sind aber auch gesellschaftliche Sanktionen möglich, wenn man sich nicht an die üblichen Konventionen hält, aber auch Sanktionen im Sinne von StVO und KFG, wenn man „erwischt“ wird |
| <b>Missglückte Kommunikation:</b> | Unfall – wenn sich ein Verkehrsteilnehmer nicht gesetzeskonform verhalten hat, oder Behinderung der Flüssigkeit des Verkehrs (Stau) | Unfall – wenn ein Verkehrsteilnehmer informell seine Ziele durchsetzen wollte und der Andere sich gesetzeskonform verhalten und reagiert hat, oder Behinderung der Flüssigkeit des Verkehrs (Stau)                            |
| <b>Judikatur:</b>                 | Schuld hat jener Verkehrsteilnehmer, der sich nicht an die Vorschriften gehalten hat.   | Schuld hat jener Verkehrsteilnehmer, der sich nicht an die Vorschriften oder an die gesellschaftlichen Konventionen gehalten hat.   |

**Tabelle 6:** Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation

Die genaue Unterscheidung zwischen formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr kann jedoch nur anhand der jeweiligen Situation klar entschieden werden, denn jede Beobachtung von außen lässt Platz für eigene (Miss-) Interpretationen. Durch fehlendes Feedback und durch die Flüchtigkeit der Situationen – das meiste spielt sich innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums (Sekunden) ab – ist es für den Verkehrsteilnehmer sehr schwer, die tatsächliche Intention des Anderen zu erkennen und nötigenfalls auch mit passenden Sanktionen zu reagieren. So kann ein rechts blinkendes Fahrzeug einfach nur anzeigen, dass es rechts abbiegen will; aber ebenso kann es den nachkommenden Fahrzeugen deuten, dass ein Überholen möglich ist, oder den voran Fahrenden, dass sie den Platz für einen Spurwechsel frei machen sollen. Dieser Interpretationsspielraum kann nur durch Vertrauen in

den Anderen und Verminderung der Komplexität der Situation verringert werden.

### **11.7. Konflikte und Verbesserungen**

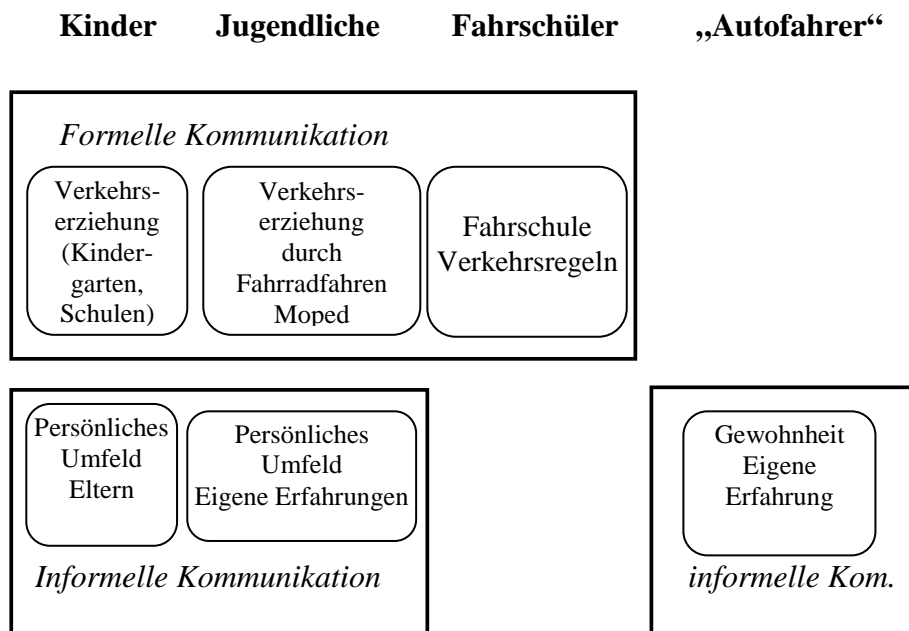
Konflikte entstehen bei Übertretung der formellen Normen und bei Missverstehen bzw. dem Fehlen von informeller Kommunikation, aber auch bei Widersprüchlichkeiten zwischen gesetzlichen Bedeutungen und dem eingeübten Verhalten. In solchen Situationen kommt es immer zu Unsicherheiten, welche zu falschem Verhalten führen können. Oft hat so ein Verhalten eine Art „Lemming“-Effekt, weil es die anderen Verkehrsteilnehmer dazu verleitet, sich ebenfalls atypisch zu verhalten.

Obwohl die formelle Kommunikation, wenn es um Rechtsansprüche nach einem Verkehrskonflikt geht, wichtiger und ausschlaggebender ist, darf die informelle Kommunikation nicht für unwichtig gehalten werden. Sie dient vor allem den eigenen Intentionen und Zielen und ist damit wichtig für den Verkehrsfluss. Allerdings hat sie auch kulturspezifische Eigenheiten, so dass nicht alle informellen Zeichen in jedem Land und jeder Kultur gleich sind. Obwohl sie widersprüchlich ist und ein hohes Konfliktpotential in sich birgt, wirkt die informelle Kommunikation unterstützend bzw. verstärkend auf die formelle. Ein Befragter drückte das folgendermaßen aus: „Als Basis ist die formelle Kommunikation unverzichtbar. Die informelle Kommunikation ist das Salz in der Suppe.“ Aus juristischer Sichtweise sollte sie aber gegenüber der formellen Kommunikation keinerlei Rolle spielen, da in der Straßenverkehrsordnung fast alle kommunikativen Situationen im Straßenverkehr geregelt und somit bestimmte Verhaltensweisen vorgeschrieben sind.

Gerade wegen dieser Diskrepanz ist das Thema Kommunikation im Straßenverkehr für die Verkehrssicherheit sehr wichtig und sollte nicht

vernachlässigt werden. Gerade in den verschiedenen Stufen auf dem Weg zum Führerschein lässt sich darstellen, welche wann formelle und informelle Kommunikation eine Rolle spielt. (Siehe Abb. 34)

Die verschiedenen Institutionen der Verkehrserziehung gehen davon aus, dass der Mensch, der sich mit dem Straßenverkehr auseinandersetzt, z.B. beim Erwerb des Führerscheins, sich kommunikativ ausdrücken kann. Dennoch ist dies nicht bei allen Teilnehmern solcher Kurse der Fall. Nichtsdestotrotz werden hauptsächlich die vom Lehrplan und vom Gesetz vorgegebenen Kommunikationsarten bzw. Verhaltensweisen unterrichtet. Gelehrt wird, was gesetzeskonform ist.



**Abb. 36:** Lern- und Sozialisationsstufen eines Autofahrers

Die oft mehrdeutigen informellen Zeichen erlernt der Verkehrsteilnehmer aber nur durch die tägliche Fahrpraxis und Erfahrung durch Verkehrsteilnahme.

Gerade Führerscheinneulinge haben diesbezüglich anfangs noch ein großes Defizit, da sie in den Fahrschulen aus oben genannten Gründen nur die formellen Verhaltens- und Kommunikationsweisen erlernen. Die informellen Normen können bzw. müssen sie erst durch die tägliche Praxis erlernen.

Gerade die Fahranfänger gelten als unsicher, eben weil sie viele der informellen Normen noch nicht kennen und auch ihre eigenen Grenzen nicht richtig einschätzen können. Konfliktreiche Situationen sind daher fast vorprogrammiert.

Da aber im Straßenverkehr sehr vieles missverständlich ist, und diese Missverständnisse auch auf Kosten des Lebens anderer oder des eigenen gehen können, sollte gerade der Themenkomplex „Kommunikation im Straßenverkehr“ bei der Verkehrserziehung und beim Führerscheintraining nicht vergessen, sondern vielmehr gefördert werden. Dieses wird auch von den Teilnehmern der Fokusgruppen gefordert. Ein eigenes Kommunikations-Coaching für Verkehrsteilnehmer, aber auch eine Kontrolle der psychischen Eignung (Charaktereigenschaften), könnte nachhaltig die Verkehrssicherheit verbessern - gerade in einer Zeit, wo der Mensch die meiste Zeit auf den Straßen verbringt, um sein Ziel zu erreichen.

Das Thema bleibt also immer aktuell, denn: „Communication is a good deal more talked about than understood.“(Thayer 1968: 12).

## **12. Literaturliste**

**AG Soziologie**,1992: Denkweise und Grundbegriffe der Soziologie – Eine Einführung. Frankfurt: Campus Verlag

**Allgemeine Automobil Zeitung** 1096 Nr. 5

**Allgemeine Automobil Zeitung** 1909 Nr. 11

**Argyle Michael**, 1977: Non-Verbal Communication in Human Social Interaction. Seiten 234 – 269 in: Hinde 1977 (1972): Non-Verbal Communication

**Baacke Dieter**,1973: Kommunikation und Kompetenz – Grundlegung einer Didaktik der Kommunikation und ihrer Medien. München: Verlag Juventa

**Badura Bernhard, Gloy Klaus (Hrsg.)**, 1972: Soziologie der Kommunikation – Eine Textauswahl zur Einführung. Stuttgart: Friedrich Frommann Verlag

**Bauer Th., Risser R., Soche P., Teske W., Vaughan Ch.**, 1981: Kommunikation im Straßenverkehr. Seiten 180-190 in: ZVR 1981

**Bauer Th., Risser R., Teske W., Vaughan**, 1980: Kommunikation im Straßenverkehr – Endbericht für das Teilprojekt 1 – Untersuchung über die Kommunikationsgewohnheiten und Kommunikationsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmer. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Baundry de Saurvier L.**, 1902: Grundbegriffe des Automobilismus. Wien – Leipzig



**Beck Ulrich, 1986:** Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main: Suhrkamp

**Bierbaum Otto Julius, 1903:** Eine empfindsame Reise im Automobil. Von Berlin nach Sorrent und zurück. München

**Björklund Gunilla, 2005:** Driver Interaction – Informal Rules, Irritation and Aggressive Behavior. Uppsala: Acta Universitatis Upsaliensis

**Bogner Alexander; Littig Beate, Menz Wolfgang (Hrsg.) 2002:** Das Experteninterview – Theorie, Methode, Anwendung. Opladen: Leske + Budrich

**English Fanita, 1988 (1982):** Es ging doch gut, was ging den schief? Bezeichnungen in Partnerschaft, Familie und Beruf. 4. Auflage, München: Chr. Kaiser

**Forgas Joseph P., 1995 (1987):** Soziale Interaktion und Kommunikation – Eine Einführung in die Sozialpsychologie. 3. Auflage, Weinheim: Psychologie Verlags Union

**Fucik Robert, Hartl Franz, Schlosser Horst, Wielke Bernhard (Hrsg.), 1998:** Handbuch des Verkehrsunfalls – 2.Teil: Unfallaufklärung und Fahrzeugschaden. Wien: Manz

**Geser, Prof. Hans, 1996:** Elementare soziale Wahrnehmung und Interaktion – Ein theoretischer Integrationsversuch, Kapitel 5: Prinzipien der Strukturbildung und sozialen Gesamtordnung kollokaler Systeme, [http://www.geser.net/elin/5\\_3.htm](http://www.geser.net/elin/5_3.htm) (Stand 27.03.07) Zürich

**Goffman, Erving, 1982 (1971):** Das Individuum im öffentlichen Austausch – Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung. Frankfurt/Main: suhrkamp taschenbuch

**Goffman, Erving**, 1986 (1967): Interaktionsrituale – Über Verhalten in direkter Kommunikation. Frankfurt/Main: suhrkamp taschenbuch

**Grubmann, Michael** (Hrsg.), 1995: Das österreichische Kraftfahrerrecht - Band II Kraftfahrgesetz. Wien: Österreich Edition Juristische Literatur

**Grundtner Herbert**, 2007: Die österreichische Strassenverkehrsordnung – Gesetzestexte, Novellen, Verordnungen, Internationale Abkommen, Judikatur, Kommentar. Band I und II, 12. Lieferung März 2007, Wien: LexiNexis Orac

**Hebenstreit, B.v.**, 1961: Grundzüge einer Verkehrspsychologie. München: Johann Ambrosius Barth

**Hinde Robert A. (Hrsg.)**, 1977 (1972): Non-Verbal Communication. 3.Auflage, London: Cambridge University Press

**Hoffer Martin**, 2006: StVO – Strassenverkehrsordnung – 1960 idF der 21.Novelle von 09.06.2005. Wien: Neuer Wissenschaftlicher Verlag

**Holzer Horst**, 1973: Kommunikationssoziologie. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch

**Hurrelmann Klaus**, 2002: Handbuch der Sozialisationsforschung – Studienausgabe. 8. Auflage, Weinheim: Beltz

**Jay Haley**, 1980 (1967): Ansätze zu einer Theorie pathologischer Systeme. Seiten 61-83 in: Watzlawick, Paul; Weakland, John H. (Hrsg.): Interaktion, Bern: Hans Huber

**Joas Hans**, 2002: Rollen- und Interaktionstheorien in der Sozialisationsforschung. Seiten 137-152 in: Hurrelmann, Klaus: Handbuch der Sozialisationsforschung – Studienausgabe. Weinheim: Beltz

**Knoflacher Hermann**, 2006: Fortschritt vom Fahrzeug zum Gehzeug. Seiten 104-109 in: Technisches Museum Wien (Hrsg.): Spurwechsel: Wien lernt Auto fahren. Wien: Christian Brandstätter

**Krieger David J.**, 1996: Einführung in die allgemeine Systemtheorie. München: Fink

**Littig Beate**, 1997: Möglichkeiten und Grenzen von Fokus-Gruppendiskussionen für die sozialwissenschaftliche Forschung. Reihe Soziologie 21, Inst. für Höhere Studien (IHS): Wien

**Luhmann Niklas**, 1973: Vertrauen – Ein Mechanismus der Reduktion sozialer Komplexität . 2.Auflage, Stuttgart: Ferdinand Enke

**Luhmann Niklas**, 1975: Macht. Stuttgart: Ferdinand Enke

**Luhmann Niklas**, 1989: Risiko und Gefahr – Redigierte Fassung eines Vortrags am Institut für Soziologie am 19.1.1988. Institut für Soziologie, Universität Wien, Wien

**MacKay D.M.**, 1977: Formal Analysis of Communicative Processes. Seiten 3 – 25 in: Hinde 1977 (1972): Non-Verbal Communication

**Maag Christian**, 2004: Fahrer und Verkehrsklima - Eine wissenschaftliche Untersuchung zu den Ursachen und Folgen von Emotionen im Straßenverkehr. In: VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik (Hrsg.), Reihe 22: Mensch-Maschine-Systeme (VDI-Fortschritt-Bericht, Nr. 18). VDI-Verlag, Düsseldorf

**Merten Klaus**, 1977: Kommunikation – Eine Begriffs- und Prozessanalyse. Opladen: Westdeutscher Verlag

**Merten Klaus**, 1977a: Kommunikationsprozess im Straßenverkehr, Klassifikation und Beurteilung von Verkehrssituationen. Seiten 115-126 in: Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, Heft 14, Bonn

**Merten Klaus**, 1981: Informelle Zeichengebung im Straßenverkehr. Köln: Bundesanstalt für Straßenverkehr

**Nitsch Jürgen K.** (Hrsg), 1981: Stress – Theorien, Untersuchungen, Maßnahmen, Bern: Hans Huber

**Payer Peter**, 2006: „Huppend, schnarrend, qualmend“ - Zur Wahrnehmung und Kritik des Automobils im 1900. Seiten 40-49: in Technisches Museum Wien (Hrsg.): Spurwechsel: Wien lernt Auto fahren – Ausstellungskatalog. Wien: Christian Brandstätter

**Pürstl G., Somereder Ch.** (Hrsg.), 2003: Straßenverkehrsordnung - mit erläuternden Anmerkungen unter Berücksichtigung der Gesetzesmaterialien sowie einer Übersicht der Rechtsprechung. 11., neu bearb. u. aktualisierte Aufl., Stand: 1.10.2003, Wien: Manz Gesetzausgaben

**Rammler Stephan**, 2001: Mobilität in der Moderne- Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin: edition sigma

**Rapp, Christian**, 2006: Vor dem Start – ein Blick in den Rückspiegel. Seiten 8-13 in: Technisches Museum Wien (Hrsg.): Spurwechsel: Wien lernt Auto fahren – Ausstellungskatalog. Wien: Christian Brandstätter

**Risser Ralf**, 1988: Kommunikation und Kultur des Straßenverkehrs. Wien: Literas Universitätsverlag

**Risser Ralf**, 1990a: Communication & Accident Risk. Seiten 116-125 in: Driving Behavior in a Social Context, ed. T. Benjamin – Paradigme

**Risser Ralf**, 2007: Grundlagen der Verkehrssoziologie – Vorlesungsskriptum. Für das Institut der Soziologie der Universität Wien und für das Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien.

**Risser Ralf, Brandstätter Christian**, 1985: Wiener Fahrprobe – Freie Beobachtung. Band 21, Wien: Literas Universitätsverlag

**Risser Ralf, Chaloupka Chr., Gluske H., Reetz A., Riedel R., Tscherten G., Tuma F.**, 1990: Straßenverkehr und Lebensqualität. Wien: Literas Universitätsverlag

**Risser Ralf, Persson Hakan**, 1996: Kommunikation im Straßenverkehr – Ein Grundlagenpapier. Wien

**Risser Ralf, Zuzan W.D., Tamme W., Steinbauer J., Kaba A**, 1991: Handbuch zur Erhebung von Verkehrskonflikten mit Anleitung zur Beobachterschulung. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Band 28, Wien: Literas Universitätsverlag

**Pidoll Michael Freiherr von**, 1912: Der heute Automobilismus. Ein Protest und Weckruf. Wien

**Sachs Wolfgang**, 1984: Die Liebe zum Automobil. Reinbek: Rowohlt

**Shannon Claude E., Weaver Warren**, 1976 (1949): Mathematische Grundlagen der Informationstheorie. München: R. Oldenbourg Verlag

**Tades, Dittrich**, 2002: ABGB – 20. Auflage. Stand 1.1.2002, Wien: MANZscher Taschenkommentar

**Tanzer Eva**, 2008: Es herrscht Krieg auf den Straßen. Seiten 32-37 in: Psychologie Heute, Jahrgang 35, Heft 1

**Thayer L.**, 1968: Communication and Communication Systems in Organisation, Management and interpersonal Relations. Homewood, Ill.

**Technisches Museum Wien** (Hrsg.), 2006: Spurwechsel: Wien lernt Auto fahren – Ausstellungskatalog (Technisches Museum Wien 12. Oktober 2006 – 28. Februar 2007). Wien: Verlag Christian Brandstätter

**Watzlawick Paul**, 1998: Wie wirklich ist die Wirklichkeit? Wahn – Täuschung – Verstehen. München: Piper

**Watzlawick Paul, Weakland John H.** (Hrsg.), 1980 (1977): Interaktion. Bern: Hans Huber

**Watzlawick Paul, Beavin Janet**, 1980a (1966): Einige formale Aspekte der Kommunikation. Seiten 95 – 110 in: Watzlawick, Paul; Weakland, John H. (Hrsg.): Interaktion – Wien: Hans Huber

**Watzlawick Paul, Beavin Janet, Jackson Don**, 1996 (1969): Menschliche Kommunikation – Formen, Störungen, Paradoxien. 9. Auflage, Bern: Verlag Hans Huber

**Watzlawick Paul, Weakland John, Fisch Richard**, 1984 (1974): Lösungen – Zur Theorie und Praxis menschlichen Wandels. 3. unveränderte Auflage, Bern: Hans Huber

### **Internetrecherche: (Stand Oktober 2008)**

**Boku Wien (2008)**: Vorlesungskriptum Verkehrsplanung und Verkehrspolitik VO856.101 D- Grundlagen der Verkehrsplanung

[http://www.rali.boku.ac.at/fileadmin/\\_/H85/H856/Downloads\\_Skripten/F\\_Grundbegriffe\\_der\\_Verkehrsplanung\\_856102\\_2008\\_10\\_06.pdf](http://www.rali.boku.ac.at/fileadmin/_/H85/H856/Downloads_Skripten/F_Grundbegriffe_der_Verkehrsplanung_856102_2008_10_06.pdf)

**Lernwerkstadt:** [www.LernWerkStadt.de](http://www.LernWerkStadt.de)

**ORF**, 2005: Kampfzone Straße. (Stand Oktober 2008)

[http://www.orf.at/050923-91598/91599txt\\_story.html](http://www.orf.at/050923-91598/91599txt_story.html)

**ORF**, 2008: Beim Abbiegen – Immer weniger Autofahrer blinken. (Stand Mai 2008)

<http://salzburg.orf.at/stories/185883>

**ORF**, 2008: Drängeln ist der Aufreger Nummer eins. (Stand Mai 2008)

<http://oesterreich.orf.at/stories/252974>

**ORF**, 2008: Linksfahrer ärgern die Österreicher. (Stand Mai 2008)

<http://wien.orf.at/stories/254558>

**Statistik Austria** (Stand Mai 2008)

- [http://www.grosszaehlung.at/web\\_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge/\\_bestand/023622.html](http://www.grosszaehlung.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge/_bestand/023622.html)
- [http://www.grosszaehlung.at/web\\_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge/\\_bestand/index.html](http://www.grosszaehlung.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge/_bestand/index.html)

## 13. Verzeichnis der Grafiken und Tabellen

In chronologischer Reihenfolge und Quellenverweis

|                |  |  |           |
|----------------|--|--|-----------|
| <b>Abb. 1:</b> | <b>Marcus-Wagen (Original)</b>                                     | Bild mit freundlicher Genehmigung vom Technischen Museum Wien zur Verfügung gestellt   | <b>18</b> |
| <b>Abb. 2</b>  | <b>Siegfried Marcus</b>  | Bild mit freundlicher Genehmigung vom Technischen Museum Wien zur Verfügung gestellt   | <b>18</b> |
| <b>Abb. 3</b>  | <b>Isetta</b>  | © Andrea Hölzel (2005)   | <b>23</b> |
| <b>Abb. 4</b>  | <b>Käfer (Volkswagen) Nachfolger des KdF-Wagens</b>                | © Andrea Hölzel (2005)   | <b>23</b> |
| <b>Abb. 5</b>  | <b>KFZ-Statistik</b>   | Statistik Austria<br><a href="http://www.grosszaehlung.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/023622.html">http://www.grosszaehlung.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/023622.html</a> | <b>24</b> |
| <b>Abb. 6</b>  | <b>Lkw rammt parkendes Fahrzeug um 1930, Glasdia</b>               | Mit Genehmigung der Bundespolizeidirektion Wien, BLI, Ref 7, Bibliothek und Archiv   | <b>25</b> |
| <b>Abb. 7</b>  | <b>Eskalation einer Radlerdemonstration in Wien, 1980-er Jahre</b> | Mit ausdrücklicher Genehmigung von Gerhard Sokol<br>© gerhard.sokol@bilderges.at   | <b>27</b> |
| <b>Abb. 8</b>  | <b>Reiz- Reaktions-Modell</b>                                      | Grafik nach Merten 1977: 1977: Kommunikation – Eine Begriffs- und Prozessanalyse:27  | <b>31</b> |
| <b>Abb. 9</b>  | <b>Informationsmodell nach Shannon-Weaver</b>                      | Grafik nach Shannon-Weaver 1976: Mathematische Grundlagen der Informationstheorie:16   | <b>31</b> |
| <b>Abb. 10</b> | <b>The Repertoire of Nonverbal Behavior</b>                        | Ekmann, Friesen 1969: The Repertoire of Nonverbal Behavior: Categories, Origin, Usage and Coding. In: Semiotica Vol. 1./1969: 57   | <b>37</b> |
| <b>Abb. 11</b> | <b>Typisierung der nonverbalen Signale</b>                         | Grafik nach MacKay 1977: Formal Analysis of Communicative Processes. in Hinde 1977: 24   | <b>38</b> |
| <b>Abb. 12</b> | <b>Verbale – Nonverbale Kommunikationen</b>                        | Grafik nach Merten 1977: Kommunikation – Eine Begriffs- und Prozessanalyse:133   | <b>40</b> |
| <b>Abb. 13</b> | <b>„Warum starrt der mich so an?“</b>                              | Grafik nach Forgas 1995: Soziale Interaktion und Kommunikation – Eine Einführung in die Sozialpsychologie: 146   | <b>43</b> |



|                |  |  |           |
|----------------|--|--|-----------|
| <b>Abb. 14</b> | <b>Langsame Evolution zum Menschen – schnelle Degeneration</b>                     | Mit ausdrücklicher Genehmigung von Hermann Knoflacher<br>Knoflacher Hermann, 2006: Fortschritt vom Fahrzeug zum Gehzeug. Seiten 104-109 in: Technisches Museum Wien (Hrsg.): Spurwechsel: Wien lernt Auto fahren. Wien: Christian Brandstätter | <b>48</b> |
| <b>Abb. 15</b> | <b>Gehzeug</b>   | Mit ausdrücklicher Genehmigung von Hermann Knoflacher<br>Knoflacher, Hermann: 2006: Fortschritt vom Fahrzeug zum Gehzeug. in: Technisches Museum Wien (Hrsg.): Spurwechsel: Wien lernt Auto fahren. Wien: Christian Brandstätter: 106          | <b>49</b> |
| <b>Abb. 16</b> | <b>Was unser Verhalten beeinflusst</b>   | Mit freundlicher Genehmigung von Prof. Ralf Risser<br>Vorlesungsskriptum 2007: 15  | <b>50</b> |
| <b>Abb. 17</b> | <b>Zusammenhang zwischen Verhalten und Verkehrs- &amp; Mobilitätsgegebenheiten</b> | Mit freundlicher Genehmigung von Prof. Ralf Risser<br>Vorlesungsskriptum 2007: 19  | <b>54</b> |
| <b>Abb. 18</b> | <b>Kommunikation</b>   | Mit freundlicher Genehmigung von Prof. Ralf Risser<br>Vorlesungsskriptum 2007: 22  | <b>55</b> |
| <b>Abb. 19</b> | <b>Wischende Hand</b>  | Mit freundlicher Genehmigung von Prof. Ralf Risser   | <b>57</b> |
| <b>Abb. 20</b> | <b>Hand vertikal hochheben</b>   |  | <b>58</b> |
| <b>Abb. 21</b> | <b>„Slow down“</b>   | Risser Ralf, 1988: Kommunikation und Kultur des Straßenverkehrs. Seiten 108, 109, 110, 111, 112  | <b>58</b> |
| <b>Abb. 22</b> | <b>Abwechselndes Hindeuten</b>   |  | <b>58</b> |
| <b>Abb. 23</b> | <b>Daumen und Zeigefinger</b>  |  | <b>59</b> |
| <b>Abb. 24</b> | <b>Seitwärts Bewegung</b>  |  | <b>59</b> |
| <b>Abb. 25</b> | <b>Weggestreckte Arme</b>  |  | <b>60</b> |
| <b>Abb. 26</b> | <b>„Flieg drüber“</b>  |  | <b>60</b> |
| <b>Abb. 27</b> | <b>Grobstruktur nonverbaler Kommunikation im Straßenverkehr</b>                    | Merten 1981: Informelle Zeichengebung im Straßenverkehr: 30  | <b>63</b> |
| <b>Abb. 28</b> | <b>Metastrategie des Problemlösungsverhaltens im Straßenverkehr</b>                | Merten 1981: Informelle Zeichengebung im Straßenverkehr: 43  | <b>66</b> |

|                |   |  |            |
|----------------|---|--|------------|
| <b>Abb. 29</b> | <b>Unfallpyramide</b>   | Eigene Vorlesungsmitschrift<br>Verkehrssoziologie WS 2007/2008,<br>Vortragender: Prof. Ralf Risser | <b>79</b>  |
| <b>Abb. 30</b> | <b>Grundgesamtheit<br/>der Verkehrs-<br/>teilnehmer</b>   | © Andrea Hölzel (2008)   | <b>83</b>  |
| <b>Abb. 31</b> | <b>Gefahrenzeichen<br/>„Kinder“</b>   | Lizenzfreies Zeichen; Quelle: § 50/12<br>StVO  | <b>111</b> |
| <b>Abb. 32</b> | <b>Hupverbot</b>  | Lizenzfreies Zeichen; Quelle: §52/14<br>StVO   | <b>112</b> |
| <b>Abb. 33</b> | <b>Hinweiszeichen<br/>„Spital“</b>  | Lizenzfreies Zeichen; Quelle: §53/2<br>StVO  | <b>113</b> |
| <b>Abb. 34</b> | <b>Historische<br/>Entwicklung von<br/>informeller und<br/>formeller<br/>Kommunikation</b>                          | © Andrea Hölzel (2008)   | <b>168</b> |
| <b>Abb. 35</b> | <b>Entwicklungszusam-<br/>menhang von<br/>informeller und<br/>formeller<br/>Kommunikation im<br/>Straßenverkehr</b> | © Andrea Hölzel (2008)   | <b>170</b> |
| <b>Abb. 36</b> | <b>Lern- und<br/>Sozialisationsstufen<br/>eines Autofahrers</b>   | © Andrea Hölzel (2008)   | <b>174</b> |

### **Tabellen:**

|               |   |                        |             |
|---------------|---|------------------------|-------------|
| <b>Tab. 1</b> | <b>„Entsprechende<br/>Kontaktaufnahme“</b>  | © Andrea Hölzel (2008) | <b>114</b>  |
| <b>Tab. 2</b> | <b>„Gesamtverhalten<br/>und Einweiser“</b>  | © Andrea Hölzel (2008) | <b>115f</b> |
| <b>Tab. 3</b> | <b>„Gegenüberstellung<br/>der Fokusgruppen-<br/>ergebnisse“</b>                     | © Andrea Hölzel (2008) | <b>158f</b> |
| <b>Tab. 4</b> | <b>„Besonderheiten der<br/>Kommunikation im<br/>Straßenverkehr“</b>                 | © Andrea Hölzel (2008) | <b>161</b>  |
| <b>Tab. 5</b> | <b>Paragrafen der<br/>StVO</b>  | © Andrea Hölzel (2008) | <b>163</b>  |
| <b>Tab. 6</b> | <b>„Unterscheidung<br/>zwischen formeller<br/>und informeller<br/>Kommunikation</b> | © Andrea Hölzel (2008) | <b>171f</b> |

## 14. Anhang

### 14.1. Webapplikation zur Befragung

Die Webapplikation des Fragebogens wurde von Dr. Martin Emsenhuber in HTML mit JavaScript und PHP unter einer Creative-Commons-Lizenz erstellt. Für den Zugangscode wurde ein Zahlengenerator in Excel erstellt, der zufällig große Zahlen erzeugt, die ein Vielfaches von 997 sind. Die letzte Ziffer ist eine Prüfsumme (mit 19\* Stelle gewichtete Quersumme des codes modulo 7). Die Funktion berechnet die Prüfsumme.

```
---open.html-----
-----
<!DOCTYPE HTML PUBLIC "-//W3C//DTD HTML 4.01 Transitional//EN">
<html>
<head>
  <meta http-equiv="Content-Type" content="text/html; charset=iso-
8859-1">

  <SCRIPT language="JavaScript" src="valid.js"
type="text/javascript"></SCRIPT>
</head>

<body bgcolor=#FFBFA1>
<noscript><b>Bitte schalten Sie JavaScript ein!</b></noscript>
<hr>
  <h3>Fragebogen Kommunikation im Stra&szlig;enverkehr</h3>
<hr>
<p>Sehr geehrte Damen und Herren!

<p>Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, mir bei meiner
Diplomarbeit zu helfen.

<p>Bitte f&uuml;llen Sie die Fragen nach besten Wissen und Gewissen
aus.
Die Beantwortung wird maximal 30 Minuten in Anspruch nehmen.
Die Antworten werden selbstverst&auml;ndlich anonym ausgewertet.

<p>Um den Fragebogen ausf&uuml;llen zu k&ouml;nnen, geben Sie bitte
den Ihnen
&uuml;bergebenen Code ein und klicken Sie auf die Schaltfl&auml;che
&bdquo;Weiter&ldquo;.

<p>&nbsp;

<p>Bitte beachten Sie, dass die Textfelder des Fragebogens maximal
1600 Zeichen fassen.
<div>
  <FORM onSubmit="
    this.Code1.description = 'Code1';
    this.Code1.numeric = true;
    return verify(this);"
    method="post"
    action="fragebogen.php">
    <p>Code eingeben: <input type="text" name="Code1" size=8
maxlength=8></textarea>
  <p>
```

```

        <INPUT type="submit" value="Weiter"> <INPUT type="reset"
value="L&ouml;schen">
    </form>
</div>
</body>
</html>

---fragebogen.php-----
-----
<?php
// (cc) by-sa-nc 2.5 2008 Martin Emsenhuber
// Main
function clean($input,$maxlength)
{
    $input = substr($input, 0, $maxlength);
    $input = EscapeShellCmd($input);
    return ($input);
}

function cpz($input)
{
    $a = 0;
    for ($i=1;$i<=strlen($input);$i++) {
        $a += $i * 19 * substr($input, -$i, 1);
    }
    return($a% 7);
}

$code1 = clean($_POST["Code1"],8);
$pz = substr($code1, -1);
$zahl = substr($code1, 0, strlen(trim($code1))-1);

if (($pz == cpz($zahl)) && ((($zahl - 3)% 997) == 0)) {

    $to_us = "a9547261@unet.univie.ac.at";
    $subject = "Internet-Fragebogen Strassenverkehr Codeeingabe
erfolgreich";
    $headers = "From: a9547261@unet.univie.ac.at\n";
    $headers .= "X-Sender: a9547261@unet.univie.ac.at\n";
    $headers .= "X-Mailer: PHP\n";
    $headers .= "Return-Path: a9547261@unet.univie.ac.at\n";
    mail($to_us, $subject, $code1, $headers);

?>

<!DOCTYPE HTML PUBLIC "-//W3C//DTD HTML 4.01 Transitional//EN">
<html>
<head>
    <meta http-equiv="Content-Type" content="text/html; charset=iso-
8859-1">

    <SCRIPT language="JavaScript" src="valid.js"
type="text/javascript"></SCRIPT>
</head>

<body bgcolor=#FFBFA1>

<hr>
    <h3>Fragebogen Kommunikation im Stra&szlig;enverkehr</h3>
<hr>
<div>
    <FORM onSubmit="
        this.Frage1.description = 'Frage1';
        this.Frage2.description = 'Frage2';
        this.Frage3.description = 'Frage3';

```

```

        this.Frage4.description = 'Frage4';
        this.Frage5.description = 'Frage5';
        this.Frage6.description = 'Frage6';
        this.Frage7.description = 'Frage7';
        this.Frage8.description = 'Frage8';
        this.Frage91.description = 'Frage9.1';
        this.Frage92.description = 'Frage9.2';
        this.Frage93.description = 'Frage9.3';
        this.Frage94.description = 'Frage9.4';
        this.Frage95.description = 'Frage9.5';
        this.Frage96.description = 'Frage9.6';
        this.Frage97.description = 'Frage9.7';
        this.Frage98.description = 'Frage9.8';
        this.Frage99.description = 'Frage9.9';
        this.Frage99.optional = true;
        this.Frage99T.description = 'Frage9.9 Textfeld';
        this.Frage99T.optional = (this.Frage99.value == '');
        this.Frage10.description = 'Frage10';
        this.Frage11.description = 'Frage11';
        this.Frage12.description = 'Frage12';
        this.Frage13.description = 'Frage13';
        this.Frage14.description = 'Frage14';
        this.Frage15.description = 'Frage15';
        this.Frage16.description = 'Frage16';
        this.Frage17.description = 'Frage17';
        this.Frage18.description = 'Frage18';
        this.Frage19.description = 'Frage19';
        this.Frage20.description = 'Frage20';
        this.Frage21.description = 'Frage21';
        this.Frage22.description = 'Frage22';
        this.Frage23.description = 'Frage23';
        this.Frage24.optional = true;
        return verify(this);"
        method="post"
        action="submit_fragebogen.php">

<input type="hidden" name="spacer" value="Fragebogen">
<?php
    echo "<input type=\"hidden\" name=\"code\" value=\"\" . $code1 .
    \">\" ;
?>

<p>1. Paul Watzlawick sagt: "Man kann nicht nicht kommunizieren." Wie
sieht das in Bezug auf den Stra&szlig;enverkehr aus? Bitte
erl&auml;utern Sie Ihre Sichtweise.<br>
    <textarea name="Frage1" cols=80 rows=3></textarea>

<p>2. Was f&auml;llt alles unter "Kommunikation im
Stra&szlig;enverkehr"? Bitte nennen Sie Beispiele.<br>
    <textarea name="Frage2" cols=80 rows=3></textarea>

<p>3. Warum ist Ihrer Ansicht nach interpersonelle Kommunikation, also
die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern, f&uuml;r das
Funktionieren des Systems Stra&szlig;enverkehr wichtig? Bitte
begr&uuml;nden Sie.<br>
    <textarea name="Frage3" cols=80 rows=3></textarea>

<p>4. Welche Bedingungen unterscheiden die Kommunikation im
Stra&szlig;enverkehr von der allt&auml;glichen Kommunikation?<br>
    <textarea name="Frage4" cols=80 rows=3></textarea>

<p>5. Wann ist Kommunikation im Stra&szlig;enverkehr gegl&uuml;ckt?
Bitte nennen Sie Beispiele.<br>
    <textarea name="Frage5" cols=80 rows=3></textarea>

<p>6. Wann missgl&uuml;ckt die Kommunikation im Stra&szlig;enverkehr?
Bitte nennen Sie Beispiele.<br>

```

```

<textarea name="Frage6" cols=80 rows=3></textarea>

<p>7. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im
Stra&szlig;enverkehr positiv? Bitte nennen Sie Beispiele.<br>
<textarea name="Frage7" cols=80 rows=3></textarea>

<p>8. Was beeinflusst die interpersonelle Kommunikation im
Stra&szlig;enverkehr negativ? Bitte nennen Sie daf&uuml;r einige
Beispiele.<br>
<textarea name="Frage8" cols=80 rows=3></textarea>

<p>9. Wie stark beeinflussen die folgenden Faktoren die Kommunikation
im Stra&szlig;enverkehr?<br>
Bitte bewerten Sie nach dem System 1 = Sehr stark bis 5 = gar nicht.

<table>
<tr>
<td>Handy
<td>
<select name="Frage91">
<option value="" selected>Bitte ausw&auml;hlen</option>
<option value="1">1 sehr stark</option>
<option value="2">2</option>
<option value="3">3</option>
<option value="4">4</option>
<option value="5">5 gar nicht</option>
</select>
<tr>
<td>Medikamente
<td>
<select name="Frage92">
<option value="" selected>Bitte ausw&auml;hlen</option>
<option value="1">1 sehr stark</option>
<option value="2">2</option>
<option value="3">3</option>
<option value="4">4</option>
<option value="5">5 gar nicht</option>
</select>
<tr>
<td>Musik
<td>
<select name="Frage93">
<option value="" selected>Bitte ausw&auml;hlen</option>
<option value="1">1 sehr stark</option>
<option value="2">2</option>
<option value="3">3</option>
<option value="4">4</option>
<option value="5">5 gar nicht</option>
</select>
<tr>
<td>Alkohol
<td>
<select name="Frage94">
<option value="" selected>Bitte ausw&auml;hlen</option>
<option value="1">1 sehr stark</option>
<option value="2">2</option>
<option value="3">3</option>
<option value="4">4</option>
<option value="5">5 gar nicht</option>
</select>
<tr>
<td>Drogen
<td>
<select name="Frage95">
<option value="" selected>Bitte ausw&auml;hlen</option>
<option value="1">1 sehr stark</option>
<option value="2">2</option>

```

```

        <option value="3">3</option>
        <option value="4">4</option>
        <option value="5">5 gar nicht</option>
    </select>
</tr>
<tr>
    <td>Mitfahrer
    <td>
        <select name="Frage96">
            <option value="" selected>Bitte ausw&uuml;hlen</option>
            <option value="1">1 sehr stark</option>
            <option value="2">2</option>
            <option value="3">3</option>
            <option value="4">4</option>
            <option value="5">5 gar nicht</option>
        </select>
</tr>
<tr>
    <td>Routine beim Fahren
    <td>
        <select name="Frage97">
            <option value="" selected>Bitte ausw&uuml;hlen</option>
            <option value="1">1 sehr stark</option>
            <option value="2">2</option>
            <option value="3">3</option>
            <option value="4">4</option>
            <option value="5">5 gar nicht</option>
        </select>
</tr>
<tr>
    <td>Fahrassistenzsysteme (Navi usw.)
    <td>
        <select name="Frage98">
            <option value="" selected>Bitte ausw&uuml;hlen</option>
            <option value="1">1 sehr stark</option>
            <option value="2">2</option>
            <option value="3">3</option>
            <option value="4">4</option>
            <option value="5">5 gar nicht</option>
        </select>
</tr>
<tr>
    <td>Wurde etwas vergessen? Falls ja, bitte nennen und bewerten
    Sie das und kommentieren Sie im Feld darunter.

    <td>
        <select name="Frage99">
            <option value="" selected>Auswahl optional</option>
            <option value="1">1 sehr stark</option>
            <option value="2">2</option>
            <option value="3">3</option>
            <option value="4">4</option>
            <option value="5">5 gar nicht</option>
        </select>
</tr>
</table>
<textarea name="Frage99T" cols=80 rows=3></textarea>

<p>10. Wie w&uuml;rden Sie formelle Kommunikation im
Stra&szlig;enverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach
M&ouml;glichkeit auch einige Beispiele daf&uuml;r.<br>
    <textarea name="Frage10" cols=80 rows=3></textarea>

<p>11. Wie w&uuml;rden Sie die informelle Kommunikation im
Stra&szlig;enverkehr beschreiben? Bitte nennen Sie nach
M&ouml;glichkeit auch einige Beispiele daf&uuml;r.<br>
    <textarea name="Frage11" cols=80 rows=3></textarea>

<p>12. Wo gibt es Konflikte / Widerspr&uuml;che zwischen formeller und
informeller Kommunikation im Stra&szlig;enverkehr? Bitte nennen Sie
nach M&ouml;glichkeit auch einige Beispiele daf&uuml;r.<br>

```

<textarea name="Frage12" cols=80 rows=3></textarea>

<p>13. Was ist wichtiger: Die formelle oder die informelle Kommunikation? Bitte begründen Sie Ihre Antwort.<br>  
<textarea name="Frage13" cols=80 rows=3></textarea>

<p>14. Welche Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?<br>  
<textarea name="Frage14" cols=80 rows=3></textarea>

<p>15. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die formelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.<br>  
<textarea name="Frage15" cols=80 rows=3></textarea>

<p>16. Wie kann die formelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?<br>  
<textarea name="Frage16" cols=80 rows=3></textarea>

<p>17. Welche Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr kennen Sie?<br>  
<textarea name="Frage17" cols=80 rows=3></textarea>

<p>18. Nennen Sie einige Reaktionen von Verkehrsteilnehmern auf Verstöße gegen die informelle Kommunikation im Straßenverkehr von anderen Verkehrsteilnehmern.<br>  
<textarea name="Frage18" cols=80 rows=3></textarea>

<p>19. Wie kann die informelle Kommunikation im Straßenverkehr verbessert werden?<br>  
<textarea name="Frage19" cols=80 rows=3></textarea>

<p>20. Sollte das Thema interpersonelle Kommunikation im Straßenverkehr auch in der Führerschein Ausbildung (mehr) berücksichtigt werden? Wenn ja, wie?<br>  
<textarea name="Frage20" cols=80 rows=3></textarea>

<p>21. Wie können Fahrassistenzsysteme die Kommunikation im Straßenverkehr verbessern helfen?<br>  
<textarea name="Frage21" cols=80 rows=3></textarea>

<p>22. Was an der Kommunikation im Straßenverkehr wird nicht durch Fahrassistenzsysteme ersetzbar sein?<br>  
<textarea name="Frage22" cols=80 rows=3></textarea>

<p>23. Welche Rolle wird Ihrer Meinung nach die interpersonelle Kommunikation zukünftig im Straßenverkehr spielen?<br>  
<textarea name="Frage23" cols=80 rows=3></textarea>

<p>24. Gibt es für Sie noch etwas Wichtiges zum Thema formelle - informelle Kommunikation im Straßenverkehr zu sagen?<br>  
<textarea name="Frage24" cols=80 rows=3></textarea>

<p>&nbsp;

<p>25. Zu Beginn der Befragung wurde Ihnen Anonymität Ihrer Antworten zugesichert.  
Hier haben Sie die Möglichkeit, einer namentlichen Zuordnung explizit zuzustimmen.  
<select name="Frage25">  
    <option value="Anonym" selected>Anonymität</option>  
    <option value="Nennung erlaubt">Namentliche Nennung erlaubt</option>  
</select>  
<p>&nbsp;

<p>Bitte überprüfen Sie nochmals alle Fragen. Wenn Sie eine Frage nicht beantwortet haben, bitte schreiben Sie ein x in das Antwortfeld und gehen Sie dann auf "Abschicken".



```

<p>&nbsp;

<p>
  <INPUT type="submit" value="Abschicken"> <INPUT type="reset"
value="L&ouml;schen">
</form>
</div>

</body>
</html>
<?php
  } else {
?>
<html>
<head>
  <meta http-equiv="Content-Type" content="text/html; charset=iso-
8859-1">
</head>

<body bgcolor=#FFBFA1>
  <p>Sie haben leider einen ung&uuml;tigen Code eingegeben.
  <p>Bitte klicken Sie <a href="open.html">hier</a> um die Eingabe zu
wiederholen.
<?php
  // echo "Code1 ", $code1, "<br>";
  // echo "zahl ", $zahl, "<br>";
  // echo "pz ", $pz, "<br>";
  // echo "cpz ", cpz($zahl), "<br>";
  // echo "(zahl-3)% 997 ", ($zahl -3)% 997 , "<br>";
  };
?>
</body>
</html>

---submit_fragebogen.php-----
<?php
// (c) 2006, 2008 Martin Emsenhuber
// (cc) by-sa-nc 2.5 2007, 2008 Martin Emsenhuber
// Main
function clean($input,$maxlength)
{
  $input = substr($input, 0, $maxlength);
  $input = EscapeShellCmd($input);
  return ($input);
}

$to_us = "a9547261@unet.univie.ac.at";
$subject = "Internet-Fragebogen Strassenverkehr";
$headers = "From: a9547261@unet.univie.ac.at\n";
$headers .= "X-Sender: a9547261@unet.univie.ac.at\n";
$headers .= "X-Mailer: PHP\n";
$headers .= "Return-Path: a9547261@unet.univie.ac.at\n";

foreach($HTTP_POST_VARS as $n => $c)
{
  if (ereg("^spacer",clean($n,6))) {
    $out .= "\n";
  } else {
    $out .= clean($n,15) . ": ";
  }

  $out .= clean($c,1600) . "\r\n" ;
}

$to_us_info =
"-----\n" .
"Date / Time " . date("Y-m-d H:i:s T O I"). "\n" .

```

```

"Remote IP      " . $HTTP_SERVER_VARS["REMOTE_ADDR"] . "\n" .
"User Agent     " . $HTTP_SERVER_VARS["HTTP_USER_AGENT"] . "\n" .
"-----\n";

mail($to_us, $subject, $to_us_info . $out, $headers);
?>
<!DOCTYPE HTML PUBLIC "-//W3C//DTD HTML 4.01//EN"
"http://www.w3.org/TR/html4/strict.dtd">
<html>

<HEAD>
  <meta http-equiv="Content-Type" content="text/html; charset=iso-
8859-1">
  <META NAME="ROBOTS" CONTENT="NOARCHIVE">
</HEAD>

<BODY>

<hr>
  <h3>Fragebogen Kommunikation im Stra&szlig;enverkehr</h3>
<hr>
<p>Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr!

<p>Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen, den Fragebogen zu
beantworten und mir bei meiner Diplomarbeit zu helfen.
<p>mit freundlichen Gr&uuml;en,
<blockquote><p>Andrea H&ouml;lzel</p></blockquote>
<!-- <pre>
      <blockquote>
<?php
//  echo $out;
?>
      </blockquote>
    </pre>
    <hr>
-->
</BODY>

</HTML>
-----

```

## **14.2. Zusammenfassung der Arbeit**

Mobilität ist heute sehr gefragt. Die Menschen bewegen sich tagtäglich im Straßenverkehr. Dass Kommunikation hier auch eine große Rolle spielt, wird in der Literatur immer wieder erwähnt. Dennoch wird sie in alltäglichen Situationen auf der Straße nicht wirklich erkannt. Jeder versucht, mit seinem Fahrzeug so schnell wie möglich an sein Ziel zu kommen, und befindet sich dadurch permanent in Kommunikation mit den Anderen.

Diese Diplomarbeit geht speziell auf die Unterscheidung von formeller und informeller Kommunikation im Straßenverkehr ein. Eine genaue Differenzierung zwischen den beiden wurde in der bisherigen Literatur nicht getroffen, jedoch die jeweilig andere implizit vorausgesetzt.

Der Aufbau der Arbeit ist in zwei Bereiche unterteilt. Im theoretischen Teil wird zunächst ein historischer Blick auf die Einflüsse des Automobils auf die Menschen und deren Kommunikationsfähigkeit geworfen. So zeigt sich, dass durch die Erfindung des Autos einerseits zwar das Leben und damit die Kommunikation von der Straße verdrängt wurden. Andererseits wurden die Fahrzeuge sofort mit Möglichkeiten ausgestattet, den anderen Verkehrsteilnehmern etwas mitteilen zu können. Hupe und Licht waren die ersten dieser Errungenschaften. Das Auto wurde mehr als nur Transportmittel, sondern von den Menschen mit Bedürfnissen und Wünschen ausgestattet. Der Nationalsozialismus nutzte zwar die Symbolkraft des Autos für seine Propaganda aus. Es blieb jedoch auch nach dem Krieg weiter ein Symbol für Freiheit und Wohlstand. Die Massenproduktion in den westlichen Industriestaaten machte für jeden ein Auto erschwinglich. Durch die Vielzahl an Fahrzeugen und das rücksichtslose Verhalten vieler Lenker kam es immer wieder zu der Forderung nach Regeln und Normen für das Verhalten. 1960 trat in Österreich die Straßenverkehrsordnung in Kraft. (Siehe Kapitel 3)

Das vierte Kapitel beschäftigt sich mit den Theorien der Kommunikation. Neben den klassischen Modellen, wie dem Reiz-Reaktions-Schema und dem Informationsmodell von Shannon-Weaver, werden auch neuere Ansätze aufgezeigt. Kommunikation wird mit sozialem Verhalten gleichgesetzt, da die Reaktionen immer auch durch soziales Handeln zum Ausdruck kommen können. Durch die Forderung nach Anwesenheit und die gegenseitige Wahrnehmbarkeit wird Kommunikation in der Literatur oft auch gleichbedeutend mit dem Begriff Interaktion verwendet. In der menschlichen Kommunikation ist auch das nonverbale Verhalten zielorientiert und bewusst einsetzbar. Dann gerade über diesen Kanal erfolgt die Bewertung der Inhalte. Im Besonderen wird noch auf diese Nonverbalität eingegangen, vorwiegend, dass es im Straßenverkehr nur wenige Möglichkeiten für verbalen Austausch gibt.

Gerade im Straßenverkehr findet Kommunikation unter erschwerten Bedingungen statt. Im Kapitel 5 wird daher auf diese Besonderheiten verwiesen. Die Straße wird als Ort der Kommunikation, der Straßenverkehr als soziales System gesehen. Die Flüchtigkeit der Kommunikation und die Nonverbalität sind besondere Hindernisse. Auch das Auto an sich, die Karosserie, die den Menschen umgibt, hat Einfluss auf die Kommunikationsfähigkeit und wirkt auch direkt auf den Menschen ein. Mit dem Diamanten-Modell von Risser werden gezielt die Faktoren aufgezeigt, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflussen. Neben dem Fahrzeug wirken auch auf das Individuum selbst, die Gesellschaft, die Interaktion zwischen den Individuen und die Infrastruktur auf den Fahrzeuglenker ein. Durch die Nonverbalität vieler Kommunikationsmöglichkeiten haben Zeichen für kritische Situationen einen besonderen Stellenwert. Hier gibt es bestimmte Signale und Handbewegungen mit bestimmten Bedeutungen, sie sind jedoch mehrdeutig und potentiell missverständlich. Daher gibt es Randbedingungen, welche die Kommunikation im Straßenverkehr definieren. Neben der Nonverbalität sind die Anonymität der Verkehrsteilnehmer und die Komplexität des Systems als erschwerend für die Kommunikation einzuordnen. Wenn es zu riskanten und missverständlichen Situationen im

Straßenverkehr kommt, gibt es verschiedene Problemlösungsstrategien. Merten nennt dazu das Ökonomiekriterium, die Kommunikationsvermeidung, die Schematismenbildung, vorwegnehmendes Handeln und die kollektive Orientierung. Da diese Strategien alle zur Verringerung der Komplexität der Situation dienen, folgt ein kurzer Exkurs zu Luhmanns Begrifflichkeiten von „Risiko und Gefahr“ und „Vertrauen“. Missglückt die Kommunikation, kommt es neben Konflikten auch zu Verkehrsunfällen. Zum Schluss dieses Kapitels gibt es eine theoretische Differenzierung von formeller und informeller Kommunikation.

Im zweiten Teil dieser Arbeit geht es um die Methoden und die empirische Vorgehensweise. So wird die Methode der Fokusgruppen vorgestellt und die Vorgehensweise in zwei Phasen der qualitativen Arbeit erläutert.

Phase 1 beschäftigt sich mit den Gesetzestexten der Straßenverkehrsordnung. Hier wird anhand einzelner Paragraphen herausgearbeitet, welche Regeln für das „richtige Verhalten“ im Straßenverkehr vorgesehen sind. Es werden die ersten Grundsteine für die Differenzierung der formellen Kommunikation herausgearbeitet. Auch wird festgestellt, dass die Straßenverkehrsordnung nicht alle Situationen genau regeln kann. Sie fordert dann vom Verkehrsteilnehmer eine „entsprechende Kontaktaufnahme“. Daher bleibt dem Autofahrer noch genügend Spielraum für eigene Interpretationen und Verhaltensweisen. Diese können, weil sie am Rechtsstandpunkt vorbeigehen, diesem aber nicht widersprechen, unter dem juristischen Begriff „*praeter legem*“ fallen. Hier beginnt der Übergang zur informellen Kommunikation. (Kapitel 9)

Die direkte Unterscheidung zwischen formell und informell wird in der zweiten Phase erarbeitet. Anhand eines Fragebogens werden Teilnehmer aus den Fokusgruppen dazu befragt. Sie wurden so gewählt, dass sie drei verschiedene Einblicke auf das Thema Kommunikation im Straßenverkehr geben. Fokusgruppe 1 besteht aus Ausbildungsinstanzen, die ein Verkehrsteilnehmer mit Führerschein durchlaufen muss bzw. kann. Die

nächste thematisiert die Mittler zwischen Judikatur und Verkehrsteilnehmern und hat einige Repräsentanten von entsprechenden Vereinen und Clubs als Mitglieder. Die dritte und letzte Gruppe sind Verkehrsteilnehmer, die tagtäglich im Straßenverkehr in konfliktreiche Situationen kommen und daher kommunizieren müssen. Die Auswertung erfolgte zuerst einzeln im Rahmen der jeweiligen Fokusgruppe und wird dann miteinander verglichen. (Kapitel 10)

Kapitel 11 führt die Ergebnisse von beiden Phasen zusammen. Neben einer Zusammenfassung der Besonderheiten der Kommunikation im Straßenverkehr zeigt es die historische Komponente der Unterscheidung zwischen informeller und formeller Kommunikation auf. Gleich zu Beginn wird informell mit den anderen Verkehrsteilnehmern kommuniziert. Zuerst noch verbal, dann jedoch wird das Auto mit Kommunikationsmöglichkeiten wie Hupe und Lichtsignalanlage ausgestattet. Es entstehen erste Gewohnheiten, wie man sich richtig verhält. Erst mit der Einführung der Straßenverkehrsordnung kommt es zu einer Formalisierung und Normierung des Verhaltens im Straßenverkehr. Dennoch bleibt die informelle Kommunikation bestehen. Oft werden dafür die gleichen Möglichkeiten – Geschwindigkeit, Lichtsignale, akustische Signale, Fahrverhalten – verwendet, wie für die formelle Kommunikation vorgeschrieben. Beide Formen dienen der Verkehrssicherheit und der Flüssigkeit im Straßenverkehr. Dennoch sollte – aus juristischer Sicht – die informelle Kommunikation keinerlei Rolle spielen. Eine der Unterscheidungen liegt darin, dass die formelle dem Gesetz entspricht, die informelle meistens dem Gesetz widerspricht. Welche der beiden Kommunikationsformen eine wichtigere Rolle spielt, ist je nach Sichtweise, unterschiedlich. Dass beide wichtig sind, ist aber unbestritten. Daraus kommt resultiert die Forderung nach einer nachhaltigen Verbesserung der Kommunikationsfähigkeit und gezieltem Kommunikationstraining der Verkehrsteilnehmer.

### 14.3. Summary

These days mobility is in high demand. People use roadways on a daily basis to go about their business. The literature stresses time again that communication also plays an important role in road traffic. However, communication is not often recognized as such in day-to-day situations on the road. Our goal when driving our cars is to get to our destination as quickly as possible. As a result we are all in continual communication with others.

This thesis specifically addresses the differentiation between formal and informal communication in road traffic. A precise differentiation between these two kinds of communication has not yet been tackled in the literature to date, but the examination of one form has implicitly presupposed the existence of the other.

This paper is divided into two sections. The theoretical section begins with a look back at history, at the impact the automobile has had on us and our ability to communicate. We have seen that the invention of the automobile has literally driven life, and thereby communication, from the streets. On the other hand, motor vehicles have been equipped from the beginning with possibilities for communicating with other traffic participants. The horn and headlights were among the first of these achievements. The car came to be seen as more than a means of transportation; we began to view our cars as a reflection of our needs and desires. While the Nazi regime exploited the powerful symbol of the car for propaganda purposes, after the war the car remained a symbol of freedom and prosperity. Mass production in the Western industrial countries made cars affordable for just about everyone. The large number of cars on the road and the lack of consideration on the part of many motorists gave rise to demands for rules and norms governing driving behavior. Austria enacted its first traffic laws in 1960 (see Chapter 3).

The fourth chapter focuses on theories of communication. More recent approaches will be discussed in addition to the classic models, such as the stimulus-reaction scheme and the information model postulated by Shannon-Weaver. Communication is set on par with social behavior, as reactions are also always expressed by social action. Based on the prerequisite of presence and mutual perception the literature often uses the terms “interaction” and “communication” interchangeably. In interpersonal communication nonverbal behavior can also be employed in a conscious and targeted manner. This channel allows us to evaluate the imparted content. This nonverbal aspect will be dealt with specifically, primarily because there are very few possibilities in road traffic for verbal communication.

Communication in road traffic especially takes place under difficult conditions. For that reason Chapter 5 deals with these special features. The road is seen as a place of communication, with road traffic representing a social system. The fleetingness of communication and the nonverbal aspects are more difficult obstacles. In addition to the car as such, the carriage surrounding us influences our ability to communicate and has a direct impact on us. Risser’s diamond model outlines the specific factors that shape the behavior of traffic participants. In addition to the car itself, society, interaction between the individuals and the infrastructure all impact on the motorist. Because the possibilities for communication are primarily nonverbal, particular importance is placed on signs in critical situations. Such signs include specific signals and hand motions that entail particular meanings; however, these are ambiguous and open to misinterpretation. For that reason, there are basic conditions that define communication in road traffic. In addition to the nonverbal aspects, these include the anonymity of the traffic participants and the complexity of the system, all of which impede the communication process. There are a variety of problem-solving strategies for risky and ambiguous situations in road traffic. Here, Merten cites the criteria of economy, the avoidance of communication, the forming of schematisms, anticipatory action and collective orientation. As all of the strategies help reduce the complexity of a given situation, a short digression into Luhmann’s concepts of “risk and



danger” and “trust” follows. Should communication fail, conflicts and possibly traffic accidents will ensue. This chapter finishes up with a presentation of the theoretical differentiation between formal and informal communication.

The second part of this paper deals with my methods and empirical approach. The focus group method is presented and my approach is explained in two phases of qualitative work.

Phase 1 deals with the legislative texts governing traffic laws. Individual laws are cited to establish which rules provide for “correct behavior” in road traffic. Initial cornerstones for taking a more nuanced look at formal communication will also be laid. It is also a fact that traffic laws cannot regulate every situation specifically. They require traffic participants to “initiate communication accordingly”. As a result the motorist has plenty of leeway for his or her own interpretations and behaviors, which may fall under the legal term “*praeter legem*”, as they bypass the legal perspective, but do not violate it. This is where the transition to formal communication begins (Chapter 9).

The direct differentiation between formal and informal communication is examined in the second phase. Participants in focus groups were asked to fill out a questionnaire. These focus groups were selected in such a way so as to give the three different insights into the issue of communication in road traffic. Focus group 1 dealt with the stages of driver training that motorists can or must complete in order to obtain a driver's license. Focus group 2 looked at the intermediaries between the legal system and traffic participants and included a number of representatives from corresponding associations and clubs. Focus group 3 was made up of traffic participants who are faced with conflict situations in road traffic on a daily basis, forcing them to engage in communication. The results are first evaluated individually in the context of each of the focus groups and then compared across all of the groups. (Chapter 10)

Chapter 11 brings together the results from both phases. This chapter also provides a summary of the particular features of communication in road traffic, as well as the historical component in the differentiation between informal and formal communication. Traffic participants have communicated with each other informally right from the start. Initially they communicated verbally, but subsequently cars were equipped with instruments of communication such as the horn and headlights. The first common practices for correct behavior arose. It wasn't till the first traffic laws were enacted that behavior in road traffic was formalized and standardized. Still, informal communication continues exist. Often the same possibilities provided for in formal communication – speed, headlights, acoustic signals, driving behavior – are used informally as well. Both forms of communication help ensure traffic safety and the flow of traffic. However, from a legal point of view, informal communication should not play any role whatsoever. One main difference is that formal predication is in compliance with the law, whereas informal communication most often takes place outside it. Which of these two forms of communication plays the more important role depends on one's point of view, but both are undisputedly important. Based on these results, a sustainable improvement in the ability to communicate and targeted communication training for traffic participants are recommended.

# ***Curriculum Vitae***

## **Persönliche Daten**

Name: **Andrea Hölzel**  
Geboren am: 26. Januar 1974 in Wien  
Familienstand: ledig  
Staatsangehörigkeit: Österreich

## **Schulbildung**

1984-1993 Bundesrealgymnasium Rechte Kremszeile, 3500 Krems/Donau  
1994-1996 Externisten Matura, Maturaschule Dr. Roland, 1070 Wien

## **Ausbildung**

2002-2005 **Ausbildung zur diplomierten Lebens- und Sozialberaterin**  
seit 2006 **Diplomierte Lebens- und Sozialberaterin mit Gewerbeschein**

in diesem Bereich **diverse Zusatzqualifikationen:**

- Methodik und Praxis der Supervision für Lebens- und SozialberaterInnen
- Individual- und Gruppencoaching
- Gruppenleitung und Kommunikationstraining, Tutoriumsschulung
- Projektmanagement
- Gender Mainstreaming & Diversitiy
- Persönlichkeitsstörungen im Kontext der Beratungssituation
- Integrales Management u.v.m.

## **Studium**

1996 Universität Wien, 1010 Wien  
**Soziologie** (Nov.2008)  
**Publizistik und Kommunikationswissenschaften** (Abschluss 2003: mit Auszeichnung)

## **Berufliche Tätigkeit:**

1997 – 2001 Tätigkeiten im Bereich Markt-Meinungsforschung: Interviewerin, Dateneingabe und –auswertung, Interviewerschulung, Projektberatung (Hoffmann&Forcher, Club M, ÖBV, Union-Versicherung, Bundesrechenzentrum/Statistik Austria)  
2000 – 2004 Tutorin für Lehrveranstaltungen zum Thema Markt- und Meinungsforschung und SPSS für Publizistik-studenten Leitung: Frau Dr. Lieselotte Stalzer  
2001 - 2003 administrative Tätigkeit bei der Wiener Städtischen Versicherung Wien, KFZ-Auslandsschadensabteilung,  
seit 2004 studienbegleitende Arbeit als Lebens- und Sozial-beraterin; Schwerpunkte: Coaching, Krisenintervention, Trauerbegleitung, Arbeiten mit Pflegepatienten